Breslauer  Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 206. Mittag-Ausgabe. Siebenundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Mittwoch, den 3. Mai 1876.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

46. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai.

11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Achenbach, Friedenthal, Ministerialdirector Weishaupt, Geh. Rath Brefeld u. A., später Fürst Bismarck, Graf zu Eulenburg, Falk.

Auf der Tagesordnung steht in erster Linie die Vereidigung derjenigen Mitglieder des Hauses, die den verfassungsmäßigen Eid noch nicht geleistet haben. Der Vertreter des 2. schleswigschen Wahlbezirks Abg. Lassen hat an den Präsidenten ein Schreiben gerichtet, in welchem er erklärt, daß er mit Rücksicht auf Art. V. des Prager Friedens, welcher die Rückgabe einiger nordschleswigschen Districte an Dänemark vorbehalte, als Vertreter dieser Bezirke den Eid auf die preußische Verfassung nicht unbedingt leisten könne und deshalb sein Mandat niederlege. — Nach erfolgter Vereidigung der Abgg. Cremer, Franz, v. Czarlinski, v. Moszczenski, Virnich, Lange, Perger und Reincke geht das Haus zur dritten Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich über.

Zur Generaldebatte erhält zunächst gegen die Vorlage das Wort

Abg. Hänel: Wir haben eine dreitägige inhaltreiche Debatte gehabt und insbesondere haben meine politischen Freunde mit großer Ausführlichkeit diejenigen Gründe entwickelt, welche gegen die Vorlage sprechen. Ich werde mich deshalb heute damit begnügen können, das Bild, das meine politischen Freunde in Bezug auf die Vorlage entworfen haben, an einigen Stellen zu retouchiren und hier und da einige hellere Lichter aufzusetzen. Als Resultat der bisherigen Debatte ist zu constatiren, daß auch der eifrigste Freund der Vorlage nicht wird behaupten können, daß durch den einseitigen Uebergang preußischer Eisenbahnen auf das Reich an irgend welchem Punkte das wirthschaftliche Problem, welches uns im Eisenbahnwesen gestellt ist, gelöst sei. Ja, anstatt größere Klarheit zu erlangen über das Programm, wie den Mängeln des Eisenbahnwesens in Deutschland abzuhelfen sei, sind wir durch die Vorlage nur in viel größere Unklarheiten und Unbestimmtheiten hineingerathen. (Sehr wahr!)

Die Frage, welches das beste, das natürlichste Tarifsystem sei, wird durch diese Vorlage absolut nicht berührt und Niemand hat es auch nur versucht, uns Auskunft darüber zu geben. Auch über die Frage, wie wir zu einem Ineinandergreifen der Fahrpläne mit gleicher Erwägung der Interessen des durchgehenden, wie des localen Verkehres gelangen werden, haben alle Freunde der Vorlage sich gründlich ausgeschwiegen. Wenn also die Bevölkerung an unsere Debatte die Erwartung geknüpft hat, daß sie über die Abhilfe der Mängel im Eisenbahnwesen aufgeklärt werde, daß sie ein Programm über die künftige Verwaltung unseres Eisenbahnwesens erhalte, so ist sie vollkommen enttäuscht worden. (Sehr richtig! links.) Der Minister Achenbach rief uns zu, wir möchten keine Besorgniß vor den Wahlen haben; er hat damit allerdings seinerseits dazu beigetragen, alle Besorgnisse, aber auch alle Hoffnungen, die sich etwa rücksichtlich der Wahlen an diese Vorlage geknüpft haben, vollständig zu zerstreuen. Die Erörterung der Frage hat vorzugsweise die politischen Gesichtspunkte in's Auge gefaßt und so werden Sie es mir nicht verdenken, wenn auch ich die wirthschaftliche Seite der Frage dem gegebenen Beispiele folgend zurücktreten lasse und mich wesentlich an die politische Seite der Frage halte. Die ganze Vorlage ist unter der ehrwürdigen Firma der Stärkung des Reichs und der Reichsverfassung aufgetreten. Das nöthigt zur gründlichen Ueberlegung. Wenn aber irgend welcher Factor im Reich oder im Einzelstaat sich einbildete, aus unserem ablehnenden Votum eine Stütze dafür zu gewinnen, daß er Widerstand leisten könne gegen die Durchführung der Reichsverfassung, oder daß er Hindernisse daraus herleiten könnte für die Stärkung des Reichs, so würde er sich, so viel dies meine Partei betrifft, nur eine schmähliche Enttäuschung bereiten. (Links: Sehr richtig!) Niemand kann mehr als wir dafür eintreten, daß die Verfassung, Gesetz und Recht des Reiches energisch durchgeführt werden. Wenn man aber vielfach behauptet hat, die Aufsichtsrechte des Reiches seien verfassungsmäßig dahin beschränkt, daß ihm nur eine mittelbare Aufsicht zustehe, so leugne ich dies schlechterdings. Die Grenze besteht verfassungsmäßig nur darin, daß die Aufsichtsrechte des Deutschen Reichs nur im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung auszuüben sind. Sie cessiren also lediglich in Bezug auf reine Localbahnen.

Das Reich hat das Recht, die Grenzen der Aufsichtsrechte über die Privatbahnen abzumessen, ebenso wie dies dem Einzelstaate über die in seinem Gebiete befindlichen Bahnen frei steht. Weiter aber, behaupte ich, ist das Reich verfassungsmäßig zur Aufsicht über die Staatsbahnen berufen in dem nämlichen Maße, wie bis jetzt der Einzelstaat zur Aufsicht über die Privatbahnen in seinem Gebiete berufen war. Hiernach wird über die politische Stellung unserer Partei in dieser Beziehung kein Zweifel mehr erhoben werden können. Es fragt sich, ob der uns gemachte Vorschlag der richtige Weg sei, um die Durchführung der Reichsverfassung zu verbürgen, ob er nicht vielmehr nicht blos Interessen, sondern auch Rechte des Reichs verletze. Und ich muß sagen: das uns vorgeschlagene Mittel widerspricht der Reichsverfassung, der Grundconstitution unseres Reichs. (Hört! links.) Der Reichskanzler hat zu meiner großen Freude ausdrücklich und im Gegensatze zum Abg. Lasker anerkannt, daß um die preußischen Bahnen auf das Reich zu übertragen, eine vorgängige Ermächtigung durch den preußischen Landtag nicht nothwendig sei, und hat auf ein Expropriationsgesetz hingedeutet. Ich gehe gar nicht so weit. Hier sollen die preußischen Bahnen dem Eigenthum nach übertragen werden, das gebe ich zu. Allein wenn die Maßregel, wie behauptet wird, nothwendig d. h. politisch nothwendig, also die beste, durchgreifendste, sicherste Maßregel zur Durchführung der Reichsverfassung ist, dann liegt die Ermächtigung zur Uebertragung in der Reichsverfassung selbst, sonst wäre diese ein leeres Nichts. Wenn Sie also trotzdem noch eine Ermächtigung forden, so ertheilen Sie nur eine Instruction an die preußischen Mitglieder des Bundesrathes. Mit welchem Rechte, mit welchem Scheine der Billigkeit wollen Sie jedem anderen Staate denselben Vorgang abschneiden, sei es für diese Eisenbahnfrage, sei es für eine andere wichtige Maßregel der Reichspolitik? Dies anerkennen, hieße doch die Politik des Reiches aus dem Centrum in die Peripherie verlegen, den Bundesrath als organische Einrichtung vernichten, d. h. dem Resultat nach den Reichstag auseinanderreißen. Dies liegt auf der flachen Hand. (Ruf: Sehr flach!)

Sehr flach sagen Sie; glauben Sie, wenn hier die Majorität des preußischen Landtages, wenn die Majorität der Volksvertretungen in den verschiedenen Staaten sich einander gegenüber stehen, daß Sie auf die Länge der Zeit den Reichstag zu etwas Anderem machen können, als zum Spiegelbild der einzelnen Volksvertretungen? Sie treiben einen gefährlichen Keil in den Organismus unseres Reiches hinein. (Sehr richtig!) Wenn wir hier die richtige Grenze nicht festhalten in Zeiten der Ruhe und normalen Entwickelung, dann können uns aus einer Verrückung dieser Grenzen in entscheidenden Krisen, seien es innere oder äußere, die schlimmsten Folgen erwachsen und das, wovon Sie glauben, daß es zu einer Stärkung des Reiches führe, kann in dem schließlichen Resultat zur äußersten Schwächung und zur gänzlichen Zerrüttung desselben führen. (Widerspruch und Zustimmung.) Der Abgeordnete Lasker sagte, die Vorlage sei nur ein erster Schritt, das Reich werde Einsicht genug haben, auf dem Wege innezuhalten, wenn es erkennt, daß der Schritt gefährlich sei. Ich halte dies für unrichtig, durch und durch unrichtig. Dieser erste Schritt muß mit Nothwendigkeit zu den anderen, weiteren Schritten führen, die in demselben virtuell enthalten sind. Es gilt dies zunächst vom wirthschaftlichen Standpunkte. Nach dem Erwerb der preußischen Bahnen werden die Reichsbahnen entweder eine Unterbilanz oder eine Ueberbilanz im Verhältniß zu dem Anlagecapital gewähren. Der letztere, bei weitem unwahrscheinlichere Fall führt offenbar dazu, daß die Eisenbahnen des Reiches denjenigen Staaten, die ihre Staatseisenbahnen nicht abgetreten haben, eine höchst unverdiente Surplus-Rente zuweisen. In dem viel wahrscheinlicheren Fall einer Unterbilanz aber werden die Staaten, welche die Last ihres eigenen Eisenbahnwesens zu tragen haben, außerdem aber noch die Last der Reichseisenbahnen für ihren Theil mit übernehmen müssen. Das ist aber ein Zustand, der als harte Unbilligkeit empfunden werden wird.

Noch viel stärker treten diese Mißstände hervor, wenn Sie sich an den ferneren Ausbau des Reichseisenbahnsystems wagen wollen. Wir wissen ja, daß das preußische Bahnsystem, Privatbahnen und Staatsbahnen zusammengerechnet, weitaus nicht die Ausbildung erlangt hat, wie die Eisenbahnen aller übrigen bedeutenderen Staaten. Jede neue Anlage also wird nothwendig eine Bevorzugung der preußischen, der nordöstlichen Grenzgebiete sein. Soviel ist klar: Von diesem einfachen, wirthschaftlichen Gesichtspunkte muß die ganze Vorlage dahin führen, auch sämmtliche übrigen Staatsbahnen in Deutschland auf das Reich zu übertragen, oder Sie kommen zu einem System der Abrechnungen, welches der Natur und der Würde eines Reiches, wie es das deutsche ist, schlechterdings widerspricht. Dies ist die wirthschaftliche Seite. Ich behaupte aber, Sie werden zu den folgenden Schritten auch aus politischen Rücksichten gedrängt. Man sagt uns, durch Uebertragung der preußischen Staatsbahnen an das Reich werde die Reichsverfassung erfüllt. Wie weit denn aber? Doch nur so weit, als der Einfluß dieser preußischen Bahnen reichen wird. Wollen Sie die Ausführung der Reichsverfassung nur in einem beschränkten Gebiet innerhalb Deutschlands? Wollen Sie etwa ein Deutschland construiren, wonach der eine Theil von Deutschland eine ausgeführte Reichsverfassung, der andere Theil aber das Reservatrecht hat, die Verfassung nicht auszuführen? (Sehr richtig! links.) Das werden Sie, das können Sie nicht wollen, und deshalb eben müssen Sie, weiter schreiten. Man hat auf die Analogie des Zollvereins hingewiesen. Herr Richter hat Ihnen nachgewiesen, daß die Parallele in wirthschaftlicher Beziehung durchaus nicht zutrifft, ja daß die Tendenz, die jetzt nach dem Reichseisenbahnsystem hindrängt, in einem schneidenden Gegensatze steht zu der wirthschaftlichen Tendenz, welche der Zollverein schuf. Aber leider hat politisch die Uebertragung der deutschen Eisenbahnen an das Reich eine sehr perniciöse Aehnlichkeit mit der Entwickelung des Zollvereins. Auch in der Bundesverfassung stand es, daß der Bund für den Handel, für den Verkehr und für die Schifffahrt in Deutschland zu sorgen habe.

Der Bund war nicht mächtig genug, um diesen Artikel seiner Verfassung auszuführen. Da war es Preußen, welches einen Gegenbund im Bunde gründete, welches in der That durch seine Vereinbarung, d. h. in partikularistischer Weise das ausführte, was der Bund um seiner Schwäche willen nicht ausführen konnte. Wollen Sie jetzt etwa eine Analogie zu diesem Vorgange, jetzt, wo wir die schönsten Hoffnungen auf unser deutsches Reich und seine Entwickelung gesetzt haben, wollen Sie jetzt bereits anfangen mit der Construction eines Gegenbundes? Wollen Sie damit anfangen, nur in einzelnen Theilen die Reichsverfassung auszuführen und in anderen nicht? (Unruhe.) Ich traue Ihnen das ja absolut nicht zu, Gott bewahre mich davor; aber ich zeige Ihnen nur, wohin Sie geführt werden. Sie haben nur zwei Wege. Sie gebrauchen entweder die vom Reiche übernommenen preußischen Staatsbahnen zum Zweck eines Machtmittels, Sie wollen im factischen Wege durchführen, was die Reichsverfassung im gesetzlichen Wege durchgeführt wissen will, Sie wollen durch ihren thatsächlichen Einfluß die gesetzlichen Aufsichtsrechte ersetzen. Das aber kann ich weder rechtlich noch politisch rechtfertigen; denn das ist ein Schleichweg, den das deutsche Reich nicht gehen darf. (Oh! Oh!) Ja, meine Herren, wenn Sie diesen Weg nicht einschlagen können, und ich habe das volle Vertrauen zu Ihnen, auch nicht einschlagen wollen, so müssen Sie trotz Ihrer Vorlage die Reichsverfassung mit gesetzlichen Mitteln durchführen, d. h. Sie brauchen das Eisenbahngesetz, dessen Herstellung Sie für nicht möglich halten. Die Vorlage hat für mich eine Art pathologisches Interesse. Es ist nämlich das erste Zugeständniß, daß wir in Bezug auf die Organisation unseres Reiches uns in einer Krisis befinden. Es ist das Wort eines hervorragenden Abgeordneten, daß die Reichsverfassung auf den Leib des Staatsmannes zugeschnitten sei, der an oberster Stelle dirigirt. Das Wort hat sich nur zu zeitig bewährt. Jetzt, wo nicht einmal der oberste dirigirende Staatsmann, sondern ein anderer, immerhin höchst bedeutender Staatsmann von dem Schauplatz abgetreten ist, zieht sich durch das ganze deutsche Volk das Gefühl: hier war eine Persönlichkeit, die zu ihrem Theile mehr als die organischen Einrichtungen des Reiches dazu beitrug, das Reich sicher zu leiten, die gar nicht durch eine andere Person zu ersetzen, sondern durch Institutionen ersetzt werden muß. (Sehr richtig!)

Unser deutsches Reich ist — ich nehme nur die Militärverfassung aus — leider nur darauf angelegt, eine Gesetzgebungsmaschine im großen Styl zu sein, in dem Augenblicke, wo sie es versucht, große Verwaltungen an sich zu ziehen, mit eigenen Mitteln die ihr zugesicherten Competenzen durchzuführen, stößt dieser Organismus überall auf Mängel und Lücken. Mangelhaft ist die gesammte Vertheilung der Verantwortlichkeiten, diese unnatürliche, ich möchte fast sagen, phrasenhafte Anhäufung der Verantwortlichkeit. Mangelhaft ist durchaus die Stellung des Bundesraths. Lediglich auf legislatorische und controlirende Befugnisse angelegt, haben wir ihn allmälig leider zu einer mitverwaltenden Körperschaft anwachsen lassen, der wir Regulativgewalten von unerhörtem Umfange zugebilligt haben. Ich sage: in einem unerhörten Umfange, weil dieser Bundesrath seiner ganzen Natur nach die absolute Unverantwortlichkeit repräsentirt. (Sehr richtig!) Der Abg. v. Schorlemer hat neulich mit Recht gesagt: unsere deutsche Reichsverfassung ist nicht constitutionell genug, sie ist aber auch nicht monarchisch genug. Wenn wir nicht dieser unnatürlichen Ausdehnung des Bundesraths gegenüber stark die monarchische Ausbildung in unserer Reichsverfassung betonen, werden wir das Reich nie in den Stand setzen, eine größere Verwaltung oder die eigene Durchführung seiner Competenz zu übernehmen. (Sehr richtig!) Mangelhaft vor allen Dingen ist die fehlende Executivgewalt des Reiches. Wir sind allmälig zu dem Märchen — das allerdings in einzelnen Artikeln seinen Grund hat — gelangt, als ob verfassungsmäßig das Reich zur Durchführung seiner Gesetze und seiner Verwaltung der Organe der Particularstaaten bedürfe. Meiner Meinung nach hat das Reich das unumstößliche Recht, seine Competenz durch die eigenen Organe und Machtmittel durchzuführen. Auf diesen Mangel ist es wohl an der Zeit, die Aufmerksamkeit der Nation und aller wahren Patrioten zu lenken. Anstatt dessen verquicken Sie jetzt diese höchste Aufgabe der Nation mit einer eben so schwerwiegenden wirthschaftlichen Frage.

Durch diese Verquickung verdunkeln Sie den eigentlichen Kernpunkt der Sache und anstatt die Lösung der einzelnen wichtigen Fragen anzustreben und darauf die Kräfte der Nation zu concentriren, veruneinigen Sie diese Kräfte durch Gegensätze, die mit jenen höchsten Fragen nichts zu thun haben. Sie rufen die Gegensätze zwischen den Anhängern des Staats- und Privatbahn-Systems wach. Sie lassen nicht einmal die Anhänger des Staatsbahnen-Systems unter sich einig, wie weit eine Concentration auf das Reich, selbst innerhalb ihres Systems, möglich sei. Sie rufen auch die vollkommen berechtigte Empfindlichkeit der Einzelstaaten wach; denn gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens haben sie außerordentliche Verdienste. Sie rufen auch die Eifersucht gegen Preußen wach, welches zweifellos die Direction dieses Eisenbahnwesens haben wird, obgleich gerade die preußische Eisenbahnpolitik von Jahrzehnt zu Jahrzehnt schwankte und nicht mustergiltig war. Dadurch aber verschieben Sie den Kernpunkt der Sache und treiben eine falsche Strategie; denn auch in der Politik gilt der alte strategische Satz, daß man sich ein einfaches Ziel suche und es mit den einfachsten und klarsten Mitteln zu erreichen bestrebt sei. Sie verstoßen gegen diese politische Maxime, und darum muß ich sagen: aus maßgebenden Gesichtspunkten der Reichspolitik bin ich ein entschiedener Gegner dieses Projects. Wenn Sie nun sagen, daß meine Rede in den Reichstag gehört, so muß ich dies zugestehen. Wo liegt aber die Schuld daran? Sie sind es (zu den Nationalliberalen gewandt). Die Regierung hat uns mit ihrer Vorlage vor die Alternative gestellt, entweder eine solche Rede hier zu halten oder aber politische Heuchelei zu treiben. (Sehr wahr!) Zu dem Letzteren können wir, wie Sie alle wissen, uns nicht verstehen. Meine Partei ist darauf gestellt, sie steht und fällt damit, daß sie die Wahrheit zu jeder Stunde sagt und sie nicht verleugnet, um der politischen Convenienz oder um Willen der Convenienz gegen eine Person. (Bewegung.) Deshalb habe ich die Rede halten müssen, wie ich sie gehalten habe. Deshalb wird meine Partei auch heute im Interesse des Reichs und der Stärkung der Reichsgewalt an dem Votum der zweiten Lesung festhalten. (Beifall. Zischen.)

Abg. v. Sybel: Der Abg. Hänel hat seine Rede mit dem Satze begonnen, er habe von den Vertheidigern der Vorlage schlechterdings gar nichts zum Beweise für den wesentlichen Satz der Vorlage gehört, daß durch die Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich die großen ökonomischen Probleme der Eisenbahnpolitik ihrer Lösung näher gerückt werden. Er scheint dabei wesentlich die Rede meines Collegen, des Abg. Laskers, im Auge zu haben, die im Wesentlichen auf die politischen Gesichtspunkte Gewicht legte, aber er läßt die andern Reden völlig unberücksichtigt, wie die meines Collegen Hammacher und des Fürsten Bismarck selbst, der ausdrücklich den rein wirthschaftlichen Charakter des Gesetzes betonte. Wenn auch wir auf die politische Seite der Angelegenheit eingegangen sind, so sind wir nur durch unsere Gegner dazu veranlaßt worden, die mit Ausnahme des Abg. Hänel sich so wenig mit dem eigentlichen Inhalt des Gesetzes befaßt haben, daß ich, wenn ich ein Feind der Vorlage gewesen wäre, aus der gänzlichen Abwesenheit gegnerischer Argumente ein entschiedener Freund derselben hätte werden müssen. (Gelächter und Widerspruch.) Man hat stets die Frage, um die es sich hier handelt, die Uebertragung der preußischen Staatsbahnen an das Reich mit der einer völligen Expropriation aller deutschen Bahnen verwechselt, und man ist immer auf mehr oder weniger künstlichen Umwegen auf dieses Ziel hinausgekommen. Der Abg. Hänel hält dies für eine Consequenz der Vorlage, Herr v. Schorlemer erklärt, daß die Motive zu derselben wie die Faust auf's Auge paßten. Herr Reichensperger sagt, die Motive schienen einen anderen Autor zu haben als die Vorlage selbst, und das letzte Wort ist dann immer; aus den Motiven ist zu schließen, daß — wie Herr College v. Schorlemer sagt: on revient toujours à ses premiers amours — daß das Project schließlich auf die Expropriation aller deutschen Bahnen hinauskommt.

Halten wir uns doch einfach an die Vorlage und ziehen wir nicht willkürliche Consequenzen, von denen sich ihre Urheber, soweit es Motive und Text zeigen, nichts haben träumen lassen. Die Motive entwickeln einen vollständig logischen Gedanken: in unserm Eisenbahnsystem müssen die Organe der öffentlichen Gewalt eine stärkere Bedeutung und Wirksamkeit als bisher erhalten, diese Wirksamkeit aber ist nur möglich durch Etablirung eines concurrirenden Staatsbahnsystems, und dieses wird am zweckmäßigsten nicht in der Hand des preußischen Staates, sondern des deutschen Reiches liegen. Der College Virchow hat die Tarifnoth kurzweg abgefertigt mit dem ungeduldigen Ausrufe: „Diese ewigen Klagen über Differentialtarife!“ Auf solche Art kommt man über eine große, ganz Deutschland erfüllende Landescalamität nicht hinweg, über deren colossalen Umfang uns der Handelsminister in der ausführlichsten Weise unterrichtet hat. Man erledigt sie auch nicht mit der Erörterung, daß die Ausführung, der Staat müsse hier in das Tarifwesen regulirend eingreifen, eine socialistische sei. In Bezug auf diesen letzteren Punkt erlaube ich mir gerade die Herren der Fortschrittspartei an das alte Wort zu erinnern: „Wer im Glashause sitzt, soll nicht mit Steinen werfen“. Der in Deutschland wirksamste Apostel des Socialismus, Lassalle, hat seine ganze politische Weisheit für seine Partei in das eine Wort zusammengefaßt: erobert euch das gleiche allgemeine Stimmrecht und ihr werdet den Sieg und die Herrschaft erobert haben! Und Sie, die in unseren städtischen Haushalt diese Waffe des Socialismus einschmuggeln wollen, erklären es für socialistisch, wenn man einzelne Bedürfnisse in der Eisenbahnfrage von Reichswegen befriedigen will. (Große Unruhe und lebhafte Unterbrechung.) Sie rufen mir entgegen, daß der Fürst Bismarck in die Reichsverfassung das allgemeine Stimmrecht hineingebracht hat. Das weiß ich wohl und freue mich, daß ich bei den damaligen Verhandlungen zu den wenigen Opponenten dagegen gehörte; das Alles aber thut meinem Worte keinen Eintrag.

Wer sich für gleiches allgemeines Stimmrecht und dessen Ausdehnung interessirt, der sollte andere dritte Personen nicht socialistischer Tendenzen bezichtigen, die eine äußerst nothwendige und nirgends über legitime Staatsrechte hinausgehende Sorge für eine Ausgleichung im Staatseisenbahntarifwesen haben. Ich will nicht auf das Tarifwesen näher eingehen; ich mache aber nur auf den schreienden Umstand aufmerksam, daß manche langen Bahnstrecken billiger befördern, als kurze Strecken, so daß z. B. die lothringischen Eisenwerke nach München und Karlsruhe hin nicht in Concurrenz treten können mit französischen, die doch auf weiteren Bahnstrecken befördern müssen. Es denkt wohl Niemand unter uns daran, die Differentialtarife völlig abzuschaffen, aber statt des bei Privateisenbahnen vorwaltenden Prinzips der möglichsten Höhe der Tarife muß das der möglichsten Billigkeit treten, und das kann von den Privaten nicht durchgeführt werden, hier muß der Staat eintreten. Wie soll nun dies geschehen? Durch Gesetze ist es nicht möglich, denn jede Privatgesellschaft hat ihre Concessions-Urkunde, und jede ihre kleineren oder größeren Privatrechte. Eine Aufhebung dieser würde nur durch ein gründliches Expropriationsverfahren möglich sein, an das glücklicherweise die Regierung nicht denkt. Es bleibt daher einzig der Weg offen, daß der Staat selbst als wirklicher Concurrent auftritt, damit wir auf diese Weise ein System gewinnen, was wir in Wahrheit bisher noch nicht gehabt haben, das gemischte System, an Stelle dessen wir bisher nur ein zerbröckeltes, zusammengemengtes hatten. Die Motive entwickeln nach meiner Auffassung in dieser Beziehung einen ganz richtigen Gedanken: „das Reich soll die Staatsbahnen übernehmen, das Staatsbahnnetz durch Ankauf möglichst erweitern und so in wirksame Concurrenz treten, damit es durch seinen einheitlichen, rationellen Tarif die Privatbahnen zwingt, ebenfalls denselben zu acceptiren. Im Laufe der Discussion hat man vielfach die Gewißheit einer durch dieses Gesetz herbeizuführenden Reform des Eisenbahnwesens angezweifelt, mit dem Hinweis auf die jetzt schon bestehenden Staatsbahnen und deren vielfach schlechte Verwaltung, und man hat dabei mit dem Kalbe des Vereins der Privateisenbahngesellschaften gepflügt.

Die vielfach citirte Broschüre derselben hat nur den einen Fehler, daß die entscheidenden Thatsachen, auf die sie sich stützt, unwahr sind, und ein Jeder, welcher sich dieselben als Beweis seiner Behauptungen zu eigen gemacht hat, befindet sich in der unglücklichen Lage, mit Waffen zu fechten, welche bei dem ersten Gegenstreich zerbrechen müssen. Wenn z. B. behauptet worden ist, daß die Verwaltung der Staatsbahnen um 10 Procent theurer sei, als die der Privatbahnen, so hat man bei den letzteren nur die Ausgaben des reinen Bahnbetriebs in Rechnung gezogen, bei den ersteren dagegen auch die Ausgaben für Ameliorationen und Neubeschaffung von Materialien. Der Minister Achenbach hat dies auch schon richtig gekennzeichnet, ebenso wie die Behauptung, daß durch die Schuld der preußischen Regierung eine Tariferhöhung um 20 Procent stattgefunden habe. Auf der Braunschweiger Conferenz versuchte man einen einheitlichen Tarif aufzustellen; aber trotz aller Bemühungen der Regierungen erklärte sich nur eine schwache Majorität hierfür, und auch diese nur unter der Reserve, nach Gelegenheit und Umständen eine zeitweilige Aenderung, d. h. Erneuerung des alten Unwesens eintreten zu lassen. Es fehlt nicht an gutem Willen, aber es ist dies nur eine nothwendige Consequenz unseres verzwickten Zustandes, unseres zerbröckelten Bahnsystems, bei dessen Fortdauer niemals die Nation aus der Calamität herauskommen wird. Die uns hier vorliegende Frage ist eine rein wirthschaftliche, sie ist nur durch die particularistischen Gegner zu einer politischen aufgebauscht worden. Wenn Abg. Hänel vorhin von einer Krisis der Reichs-Verfassung sprach, so ist dieselbe nicht erst jetzt, vielleicht durch das Ausscheiden des Ministers Delbrück, herbeigeführt, sondern sie beruht auf den particularistischen Sonderbestrebungen während der letzten sechs Friedensjahre, welche den Deutschen so auszeichnen, daß man zwischen ihm und dem Franzosen den Unterschied gemacht hat, daß dieser stets, jener aber nur in einzelnen erregten Momenten patriotisch ist.

Diese Vorlage soll nun ein tiefer Schnitt in das alte Geschwür sein, und damit der erste Schritt zur Heilung. Der Abg. Hänel wünscht hierfür ein Eisenbahngesetz, betont aber sofort, daß auch dies besser hinausgeschoben bliebe bis zu einer Revision der Verfassung im unitarischen Sinne; aber ich fürchte, daß, wenn alle sonstigen die Nation peinigenden Uebelstände hierauf warten sollen, wir die Sache ad calendas graecas vertagen. Man soll die Ziele nicht suchen, wie Herr Hänel sagt, sondern sie in den sich darbietenden Zuständen und Gelegenheiten finden. Wenn nun Herr Hänel alle Eigenschaften eines Legislators nach Jean Jacques Rousseau in sich vereinigte, wenn er neben seiner Weisheit und Kenntniß auch die volle Macht hätte, so würde ich seinen Vorschlag in Bezug auf ein Eisenbahngesetz acceptiren; so aber, wie die Sache liegt, hat der Bundesrath und der vielköpfige Reichstag hierüber zu entscheiden, und die Majorität des ersteren hat ausdrücklich das Recht einer unmittelbaren Aufsicht durch das Reich verneint. Aber selbst wenn diese Frage bejaht würde, so behaupte ich, daß bei den jetzigen Zu-

ständen die Vorlage für die Particularstaaten ungleich günstiger ist, als ein deutsches Reichseisenbahngesetz, mit anderen Worten, daß das System dieser Vorlage sehr viel größere Chancen hat, auf glimpflichem Wege die Zustimmung der Reichsbehörden zu gewinnen, als ein wirksames Reichseisenbahngesetz. Mit diesem würde das Reich über alles entscheiden, wodurch eine Bahn Werth bekommt und dem Particularstaat bliebe nur die nuda proprietas mit der möglichen Aussicht, am Jahresschlusse eine Dividende zu bekommen, und mit der ebenso möglichen Aussicht, am Jahresschluß ein Deficit saldiren zu müssen, ohne irgend ein Mittel zu haben, wenn man meint, das Deficit sei durch verkehrte Reichsbefehle hervorgerufen, dagegen aufzukommen. Ein solches System könnte man eine Expropriation ohne Entschädigung nennen. Wenn dagegen nach der Vorlage die Reichsgewalt einen große durchgehende Linien umfassenden Bahncomplex für sich besitzt, so beschränkt sie ihre unmittelbare Thätigkeit auf ihre eigenen Bahnen, und läßt die sonstigen Staatsbahnen ebenfalls unangefochten in ihrer Thätigkeit und wenn die Concurrenz der Reichsbahnen dann einen anderen Staat bestimmt, ebenfalls seine Bahnen dem Reich abzutreten, dann haben wir eine Expropriation mit Entschädigung.

Man braucht die Frage nur zu stellen, so ist die Antwort von selbst gegeben: das System der Vorlage ist milder und deshalb eher durchzusetzen, als ein in der That wirksames Reichseisenbahngesetz. Nach alle dem kann ich Sie nur bitten, in der dritten Lesung, wie es in der zweiten geschehen ist, der Vorlage mit möglichst großer Majorität die Zustimmung zu ertheilen. Wenn dann das Reich diesen glimpflichen und friedlichen Weg zu betreten verschmäht, dann wird Preußen wenigstens innerhalb seines Staatsgebietes im Sinne der Motive dieser Vorlage zu handeln streben, dann wird ohne irgend welche Schleichwege, ohne irgend welche verdeckte Gewaltsamkeit die Natur der Dinge dahin führen, daß die hier etablirte preußische Concurrenz die übrigen innerhalb des preußischen Machtgebietes liegenden Staaten zwingen wird, sehr bald heranzukommen und ihrerseits die Hand zum Frieden zu bieten. Dann wird aber schwerlich dieser Eisenbahnfriede so wohlfeilen Kaufes zu haben sein, wie jetzt dem Reiche angemuthet wird. Ich wünsche, daß die Losung unserer Zukunft heißen möge: Preußen wie alle anderen Staaten gehen in Deutschland auf. Aber die Verwerfung dieser Vorlage im Reiche würde umgekehrt heißen: Deutschland wird in Preußen aufgehen. (Beifall.)

Abgeordneter **Windhorst**: Ich constatire zunächst die Schnelligkeit in der Behandlung der Vorlage hier im Hause und werde seiner Zeit wenn im Reichstag ein großes Gewicht auf das Votum dieses Hauses gelegt werden wird, es wieder thun, denn ohne Zweifel wird vom Dönhofsplatz bis zur Leipzigerstraße unser Beschluß ungeheuer an Bedeutung gewinnen. Die „National-Zeitung" sagt in ihrer Nummer vom 31. März, der am 1. April beginnende Lebensabschnitt des Fürsten Bismarck beginne mit einer der größten, der umfangreichsten Unternehmungen, die sein politisches Wirken aufzuweisen habe, das schon so Großes für „sein" Volk geleistet habe, hören Sie wohl: „sein" Volk; so weit sind wir schon gekommen. (Heiterkeit) Das klingt nicht so unbedeutend von der Vorlage, wie die Abgeordneten Lasker und Sybel es uns vorgestellt haben. Einem süddeutschen Collegen schickte ich auf seine Anfrage, was aus der Vorlage werden würde, diesen Ausschnitt aus der „Nationalzeitung" und schrieb dabei: hier haben Sie die Antwort: „Wenns ans Erobern geht, sind die Alt- und Neupreußen immer dabei; diesmal werden die hannoverschen und hessischen Neupreußen die Avantgarde führen; nachdem sie erobert sind, wünschen sie auch einmal selbst zu erobern. Für die Rechtsbegründung wird schon der Abgeordnete Lasker sorgen, Eure Eisenbahnen werden mit oder ohne Rechtsgrund gespeist werden." (Heiterkeit.) Für unbedeutende Vorlagen pflegt der Herr Reichskanzler nicht so sehr, wie er es diesmal gethan, ins Geschirr zu gehen, pflegen sich die Minister nicht der Reihe nach so zu echauffiren. Man muß sich wundern, daß nicht auch noch der Minister des Innern von dem Gesichtspunkt der Polizei aus und der Cultusminister vom Standpunkte des Culturkampfes für die Vorlage gesprochen haben. (In diesem Moment tritt unter großer Heiterkeit des Hauses der Cultusminister in das Haus ein.) Nun, m. H., was nicht ist, kann noch werden! Ich opponire dieser Vorlage zunächst die exceptio libelli obscuri. Wenn ich nach Durchlesung sämmtlicher Reden sagen soll, was die Vorlage eigentlich sagen will, so muß ich sagen, ich kann es nicht entdecken. Das liegt aber natürlich an mir. (Heiterkeit.)

Zu den mit abzutretenden „im Bau begriffenen" Bahnen gehören nach den Motiven auch die noch nicht begonnenen, für die aber die Vorarbeiten gemacht sind; andererseits soll die Entschädigung unter Zugrundelegung des Baucapitals bestimmt werden; wie ist dies zu vereinigen? Das Staatsaufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen soll an das Reich abgetreten werden, die Concessions- und Expropriationsbefugniß aber den Einzelstaaten verbleiben; wie will man ohne Aufsichtsrecht die Aufsicht über die concessionirten Privatbahnen führen? Der Abg. Lasker hat den Einwand der exeptio non rite formali progressus erhoben; er hat ausgeführt, das bisherige preußische Hoheitsrecht der Aufsicht könne nur durch Reichsgesetz auf das Reich übergeben. Ein Reichsgesetz, welches nur preußische Hoheitsrechte auf das Reich übertragen wollte, wäre nicht mehr ein Gesetz für das Reich, sondern lediglich für Preußen und in Bezug auf Preußen. Glauben Sie, daß das Reich im Stande ist, über Hoheitsrechte eines Staates besondere Reichsgesetze zu machen? Wenn das zulässig wäre, so sähe es mit den Staaten, welche sich das Uebelwollen der Reichsautoritäten zuzögen, sehr bedenklich aus. Die heut eingebrachte Resolution des Abg. Lasker hat anzugeben vermieden, in welcher Weise die Regiernng den Uebergang der Hoheitsrechte Preußens auf das Reich herbeiführen soll; vielleicht sind dem Collegen über Nacht Dämmerungen von den eben gemachten Einwendungen aufgestiegen. Die finanzielle Wirkung der Vorlage ist in den Motiven in keiner Weise klar gelegt worden, ebensowenig hat sie der Herr Finanzminister, wie man hätte erwarten können, berührt; es ist wohl unterblieben, weil diese Darlegungen zu einem günstigen Resultat nicht führen würden. Ohne die Wirkung auf unsere Staatsfinanzen zu kennen — vielleicht wird sie uns heut noch der Herr Finanzminister oder Herr Miquel darstellen — können wir die Einwilligung zu dem Verkauf nicht geben; ich würde glauben, ein Schwindler zu werden. (Gelächter).

Ebenso wenig ist ein Wort darüber gesagt, wie man sich die Organisation des Eisenbahnwesens nach der Abtretung der preußischen Eisenbahnen denkt. Soll die Aufsicht durch preußische oder durch direct vom Reiche ernannte Organe ausgeübt werden? Wenn nicht die „Preußischen Jahrbücher" officiell sind, wissen wir darüber gar nichts; wie aber die Herren von den „Preußischen Jahrbüchern" den Salat zurechtzumachen verstehen, wissen wir auch (Heiterkeit). Der Abg. Miquel hat in seinen Reisepredigten gesagt, man solle nicht ängstlich sein, man mache ja in Preußen allgemein in Decentralisation, diese werde auch hier Platz greifen. Ja, m. H., das ist eine schöne Decentralisation. Ich komme auf die Bedürfnißfrage. Man hat solche Schilderungen von dem Zustande der deutschen Eisenbahnen gemacht, daß ich mich gefragt habe, ob ich in Deutschland lebe, denn meine Wahrnehmungen entsprechen diesen Gebilden absolut nicht. Diese Schilderungen sind übertrieben, sind tendenziös. Auch halte ich den Handelsminister und das Reichseisenbahn-Amt nicht für so unfähig, wie sie geschildert worden sind, anscheinend unter Zustimmung des Handelsministers (Heiterkeit); das war ein großes Opfer von ihm für das Reich. Selbst die Verwaltung des Grafen Itzenplitz war besser, als wie sie jetzt scheint. Ich erinnere mich noch des mir bis dahin ungewohnten donnernden Applauses, welchen dieser alte Herr fand, wenn er sagte: Eisenbahnen, Eisenbahnen, so viel wie möglich! Die bestimmenden Personen werden auch nach der Uebertragung dieselben bleiben, vielleicht heißt Achenbach dann Maybach (Heiterkeit), aber daß Maybach etwas anderes kann als Achenbach, davon habe ich — er war längere Zeit in Hannover — nichts gemerkt (Heiterkeit). Die Tariffrage kann durch richtigen Gebrauch der freien Vereinbarung unter den Eisenbahnen auch ohne diese Maßregel gelöst werden. Viele haben für die Vorlage gestimmt, weil sie sagen, wir sind für das Staatseisenbahnsystem und dieses wird durch die Vorlage gestärkt; dabei hält man uns aber stets entgegen, wir sollen uns nur an die Vorlage halten. Was in den jetzigen Zuständen zu ändern ist, kann auch ohne Hilfe des Reiches gemacht werden; warum soll das Reich das besser machen können? Herr Friedenthal hat nicht dargethan, daß seine Wünsche für die Landwirthschaft nicht auch in Preußen und vielleicht noch rascher erledigt werden können.

Jedenfalls können die Sachen durch ein Eisenbahngesetz gemacht werden; die Nichtausführbarkeit desselben ist mir durch nichts bewiesen worden. Man sagt, das deutsche Volk verlange es. Baiern, Würtemberg, Baden, Hessen, selbst Weimar haben sich dagegen ausgesprochen; gehören sie nicht mehr zum deutschen Volk, gehört die starke Minorität in diesem Hause, gehören wir nicht zum Volk? Es wären denn die, welche sich Freunde Bismarcks nennen und durch ein Kopfnicken des Reichskanzlers neulich ein Patent darauf bekommen haben, das auserwählte Volk. (Heiterkeit.) Daß dieses auserwählte Volk die Vorlage verlangt, haben wir gehört. Mir kam die Rede des Herrn Camphausen vor, als ob er der Vorlage kühl bis ans Herz hinan gegenüberstände, er sagte, die Nothwendigkeit des Uebergangs der Bahnen sei nicht nachgewiesen, aber die Wucht der Gründe des Reichskanzlers und des Herrn Achenbach beweise so sehr die Nützlichkeit, daß er deshalb nicht widerstehen könne; also nur nützlich soll die Maßregel sein. Mir scheint, daß wir uns den anderen Staaten Deutschlands aufdrängen, wie die Verkäufer am Mühlendamm. (Heiterkeit.) Der Abg. Lasker meinte, die baierischen Reservatrechte würden nicht zu große Schwierigkeiten machen; ich möchte wissen, ob er sich auf Informationen über die neueste Reise des Grafen Holstein nach Berlin stützt, denn seitdem ist in den liberalen Kreisen Baierns die Definition zu hören, die Herr Lasker und der Reichskanzler, auf Lasker gestützt, (Heiterkeit) gegeben haben. Man will Baiern beruhigen, man bestrebt sich, es von den übrigen widersprechenden Staaten zu trennen, eine Versuchung, die ich glaube nicht genug signalisiren zu können. Es ist eine Versuchung, die für Baiern verhängnißvoll werden kann. Ob der zum Nachfolger des Herrn Delbrück bestimmte Herr Hoffmann die hessische Stimme im Bundesrath mitbringt, weiß ich nicht; es giebt Leute, die es behaupten. (Heiterkeit.) Wir sollen den übrigen Staaten ein Beispiel der Entsagung geben. Wenn der König von Preußen täglich ein Stück seiner Hoheitsrechte an das Reich abgiebt und die übrigen Fürsten und freien Städte ihm folgen, so gehen allerdings Preußen und die anderen Staaten in Deutschland auf, der Unterschied ist nur der, daß der König von Preußen als deutscher Kaiser bleibt, die anderen aber aufgegangen bleiben.

Der officielle Geburtstag des Reichseisenbahngedankens ist der 24. November 1875. Damals hat der Abg. Stumm zuerst die Fühler ausgestreckt. Der Gedanke ist seitdem riesenhaft gewachsen; man sagt, deshalb sei es ein gesundes Kind, es kann noch mehr wachsen. (Heiterkeit.) Als die Kleinstaaten sich gegen das Project aussprachen, goß die officielle Presse namentlich über Sachsen die volle Schale ihres Zornes aus. Man wollte ursprünglich alle Bahnen auf das Reich übertragen, Herr Camphausen und Andere widersprachen, traten für ein gemischtes System ein, da zog man sich auf die preußischen Bahnen zurück. Es ist das aber nur ein fingirtes Manöver; nachdem die Festung nicht im Sturm genommen ist, will man sie in der Belagerung nehmen. Die ganze Sache ist lediglich eine Machtfrage und deshalb hat der Reichskanzler sie ganz besonders erfaßt. Es wird durch den Erwerb des Eisenbahnterritoriums den Einzelstaaten ein nicht unbedeutender Theil ihres Territoriums genommen, der Besitzer der Eisenbahnen hat die ganze gewerbliche Bewegung in seiner Hand und ist dadurch in der Lage, den Einzelstaaten ihren wirthschaftlichen Einfluß vollständig zu nehmen; kurz, es würde die Existenz der Einzelstaaten geradezu gefährdet. Nimmt man die Militärhoheit des Reiches, die Ausdehnung seiner Competenz auf das gesammte Civilrecht, die Wirkung des Reichsbankgesetzes als eine mächtige politische Waffe — die Nichtbelehnung der österreichischen Werthe durch die Reichsbank ist eine schöne Illustration des Dreikaiserbündnisses — hinzu, so muß man sagen, die deutschen Fürsten thäten wie die Fürsten von Hechingen und Sigmaringen gut, die Domänen in Sicherheit zu bringen. Es liegt aber auch eine schwere Bedrohung der Freiheit in der Vorlage. Glauben Sie an constitutionelle Freiheit in einem Militärstaate? Glauben Sie, daß wir irgend eine constitutionelle Staatsform vertreten? Ich halte diesen Appell an das Freiheitsgefühl nöthig, nicht für meine Partei, auch nicht für die Fortschrittspartei und die Freiconservativen, denn sie sind in heilsamer Genesung begriffen, aber für die Nationalliberalen, denn sie folgen blind dem Reichskanzler.

Abg. **Löwe**: Wirthschaftliche und politische Gründe sind für die Vorlage. Die gegenwärtigen Mißstände können nur auf diesem Wege beseitigt werden und gerade zu ihm führen die politischen Gründe hin. Der Abg. Windthorst hat sich darüber beklagt, daß die Debatte sich zu sehr auf andere Gebiete ausgedehnt habe, ich meine, er hat dies zumeist selbst gethan; und de rebus omnibus et quibusdam aliis gesprochen. Dagegen hat er die wirthschaftlichen Gründe, die für die Vorlage sprechen, nicht erkannt, ja, er hat sich gar nicht darum bekümmert. Alle die Klagen über den Zustand unseres Eisenbahnwesens, Tarife, Züge, Ausbeutung durch die Eisenbahnen wurden so groß, daß — il faut faire quelque chose, sagen die Franzosen — wenn sie nicht wissen, wie sie sich helfen sollen. Das Reichseisenbahnamt, so sehr man hier gegen dasselbe klagte, hat doch die Mittel gesucht, hat Versuche angestellt, Materialien zur Abhülfe gesammelt und ist zu dem Resultate gekommen, daß nur der Weg, den die Vorlage wählt, der brauchbare ist. Und Nichts scheint mir natürlicher, als daß gerade wir damit vorgehen. Der Finanzminister hat richtig und präcise betont, Eisenbahnen seien zur öffentlichen Wohlfahrt da. Diesem Gedanken muß praktisch Ausdruck gegeben werden. Ist er etwa ein Gedanke, der nur bei uns herrscht? Hat doch kürzlich Gladstone ihn in England mit Entschiedenheit vertreten. Man fürchtet eine Vernachlässigung der Localbahnen. Gerade die Privatbahnen in England lassen jede Rücksicht auf den Localverkehr außer Acht. Der Staat muß die Eisenbahnen zwingen, mehr im Interesse des Volkes zu verwalten; und in diesem Sinne sucht die Vorlage Abhilfe zu schaffen. Ich habe die Ueberzeugung, daß dies möglich ist, ohne übertriebene Centralisation; gerade diese würde schwächer werden, je mehr der Staat die Bahnen in seiner Hand vereinigt. Ich bin nicht der Meinung, daß alle Bahnen erworben werden sollen, und theile auch darin die Ansicht des Abg. Hänel: ohne Eisenbahngesetz kommen wir auch so nicht zu Ende. Aber wir bedürfen eines Griffes, um das Messer führen zu können. Die Frage liegt für uns Alle, die die Vorlage befürworten, darin, was ist politisch besser und weniger gefährlich: ein scharfes Eisenbahngesetz oder die Sicherung des Besitzes von Bahnen für das Reich?

Es ist viel von der Gefahr einer Verstimmung der Reichsbehörden gesprochen worden, glauben Sie nicht, daß die Gefahr größer und ernster wäre, wenn eine Verstimmung zwischen dem Reiche und Preußen einträte? Und denken Sie sich das Verhältniß so leicht für die preußischen Beamten, wenn neben die preußische Verwaltung die Eisenbahnverwaltung des Reichs tritt? Und wenn auch das preußische Ministerium fügsam wäre, ob wohl die Privatbahnen dieselbe Einsicht hätten? ich bin überzeugt, dieses Haus würde Session für Session von ihren Klagen widerhallen. Es ist ganz in der Ordnung, daß das preußische Ministerium sich gesagt hat: Bleiben wir wenigstens aus dem Spiele, wir wollen lieber die Sache ganz abgeben, als daß, wenn die jetzigen Zustände, der jetzige Nimbus vergangen, eine Reibung zwischen Preußen und dem Reiche eintrete. Gefahren für das Reich, für die Volksfreiheit, Stärkung der Bureaukratie! Wer so spricht, hat niemals das Wirken einer Bureaukratie beobachtet. Die Bureaukratie ist nur dann wirksam, wenn die Zweige der verschiedenen Bureaukratien gleichmäßig in einander greifen. Auch im Bundesrathe vertreten die Einzelstaaten mehr den Standpunkt ihres Landes als des Reiches. Ich fürchte also eine Centralisation nicht. Die Klage verstehe ich nicht, daß künftig der Bau von Localbahnen vernachlässigt werden würde. Ich bin der Meinung, daß es sehr empfehlenswerth wäre, ein Gesetz über den Bau von Localbahnen zu schaffen. Dann können wir den Eisenbahnbau dem Reiche ruhig überlassen. Neben den Localbahnen, glaube ich, wird der Staat auch den Canalbau übernehmen müssen. Die Natur der Verhältnisse weist immer wieder auf diese Entwickelung hin. Die Schwierigkeit der Regelung des Kostenpunktes ist eine secundäre und nicht so groß, daß uns hier jeder Maßstab fehlte. Wir können Einnahmen und Ausgaben und können auch die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse der Zukunft beurtheilen. — Kein Grund also spricht gegen, ein großer politischer Grund für die Annahme. Das Reich erhält damit einen Körper, während es jetzt nur einen Kopf hat.

Die **Generaldiscussion** wird hiermit geschlossen. In der **Specialberathung** wird die Debatte über die §§ 1 und 2 vereinigt. Dieselben lauten nach den Beschlüssen der zweiten Lesung:

§ 1. Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche 1) die gesammten im Bau oder Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staatseisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reiche übertragen werden; 2) alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Betriebe stehenden Eisenbahnen, sei es, daß dieselben auf Gesetz, Concession oder Vertrag beruhen, an das Deutsche Reich übertragen werden; 3) im gleichen Umfange alle sonstigen dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Antheils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemessene Entschädigung — an das Deutsche Reich abgetreten werden; 4) ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden.

§ 2. Bezüglich der im § 1 unter 1, 3 und 4 erwähnten Vereinbarungen bleibt die Genehmigung der beiden Häuser des Landtages vorbehalten.

Abg. **Lasker** beantragt, in § 1: 1) In Nr. 2 die Worte: „sei es, daß dieselben auf Gesetz, Concession oder Vertrag beruhen" zu streichen; 2) unter Annahme des § 1 folgende Resolution zu fassen: Die königliche Staatsregierung aufzufordern, dahin zu wirken, daß, für den Fall der Uebertragung der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich, gleichzeitig alle Eisenbahn-Aufsichtsrechte des preußischen Staates von dem Deutschen Reiche übernommen werden.

Abg. **Windthorst** (Bielefeld): Man glaubt heut zu Tage ebenso wenig an die Unfehlbarkeit gewisser Doctrinen wie an die bestimmter Personen, zumal wenn wie hier, Vertreter derselben wirthschaftlichen Richtung, wie Camphausen contra Achenbach, Hammacher contra Berger, Richter contra Lasker kämpfen. Vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte aus weisen die Freunde der Vorlage auf die Mißstände im Privateisenbahnwesen, auf die Verschiedenheit und Höhe der Tarife, auf die Planlosigkeit des Betriebes, auf die Zerbröckelung des Staatsbahnwesens hin, während ihre Gegner auf das segensreiche Wirken der Privatbahnen während der letzten 20 Jahre in Preußen sich berufen und ihre Furcht kundgeben, daß nach Annahme des Projectes die Verwaltung des gesammten deutschen Eisenbahnwesens in die Hand einer geheimräthlichen Bureaukratie gelegt wird. Wenn ein Abgeordneter die Rede des Ministers Friedenthal, welcher die Beseitigung aller Mißstände von der Annahme der Vorlage und ihrer Consequenzen erhofft, gehalten hätte, so wäre sie sicher einer sehr scharfen Kritik unterworfen worden. Das Rechnen verstehen doch unsere Landwirthe vortrefflich. Sie werden sich gewiß die Frage vorlegen, ob der Vortheil, den sie durch die Verwaltung der Bahnen von Reichs wegen erwarten, größer sein wird, als die Vermehrung der Steuern, welche sie von diesen Maßregeln zu erhoffen haben. Ferner werden dieselben sicher auf die durch die Ausgabe von Rententiteln entstehende Verschiebung ihrer Creditverhältnisse ihre Aufmerksamkeit richten. Ich muß gestehen, daß die Gründe für und wider sich schroff gegenüber stehen, aber meiner Meinung nach ziemlich gleichwerthig sind. Vom politischen Gesichtspunkte aus betonen die Freunde der Vorlage die Nothwendigkeit, die betreffenden Bestimmungen der Reichsverfassung auszuführen, während ihre Gegner hervorheben, daß durch die Annahme der Vorlage die inneren Gegensätze im Reiche nur geschärft werden würden. Ich bin zwar Centralist im reinsten Sinne des Wortes, muß aber gestehen, daß ich doch auch in Anbetracht der politischen Gründe für und wider noch zweifelhaft war, weil sich alle Redner für die Vorlage mit Händen und Füßen dagegen sträubten, daß hiermit der Gedanke der Erwerbung aller Bahnen durch das Reich ausgesprochen werde. Und das wäre die einzige Grundlage, auf welcher ich die Frage bis zur gegenseitigen Verständigung discutiren könnte. Der Antrag Lasker hat zum Zweck eine Ausdehnung der Reichsgewalt, welcher ich zustimmen kann, doch kann man meiner Meinung nach denselben Zweck erreichen, wenn man die Vorlage ablehnt und die Resolution unter Streichung der bezüglichen Worte annimmt. Der Reichskanzler hat zur Zeit ohne Noth eine Frage aufgeworfen, welche volkswirthschaftlich von entscheidender Wirkung auf die Entwickelung der Nation sein wird und es politisch sein kann. In Anbetracht dieser Thatsache machen wir dem mächtigen Kanzler auch hier Opposition.

Abg. **Lasker**: Dem Abg. Hänel muß ich zunächst persönlich erwidern, daß ich keineswegs, wie er annahm, auf seine Ausführung die Zwischenbemerkung gemacht habe, „sehr flach!" Er hat nämlich einen Theil meiner Worte nicht gehört. Er sagte am Schlusse einer Ausführung: „das liegt auf der flachen Hand" und darauf bemerkte ich: „Die Hand muß aber sehr flach sein!" Dem Abgeordneten Windthorst ferner habe ich gleichfalls persönlich zu erklären, daß mir Regierungsinformationen der Art, wie er sie mir mit Erwähnung des Grafen Holstein insinuirte, völlig fremd sind. Er sollte mich genugsam kennen, um zu wissen, daß ich meine Wege selbstständig zu gehen weiß. — Die Rede des Vorredners habe ich insofern mit Freude begrüßt, als ich daraus die Hoffnung entnehme, daß, wenn auch heute noch seine Stimme uns verloren geht, er doch im Reichstag, wo der Plan seiner ganzen Bedeutung nach übersehen werden kann, seine Unterstützung nicht versagen kann. Es sind mir im Laufe der ganzen Discussion fortlaufend viele Irrthümer zugeschrieben worden. Daraus, daß ich gesagt habe, man solle sich an den Text der Vorlage halten, wird gefolgert, ich hätte gesagt, der Plan solle sich nur auf die preußischen Staatsbahnen überhaupt beschränken. Es ist das letztere durchaus unrichtig. Ich habe vielmehr behauptet, daß es uns nicht gezieme, dem Reiche seine Politik vorzuschreiben, sondern daß das Reich das Alles weit besser wahrzunehmen weiß, und habe hinzugefügt, wir müssen dem Reiche anheimstellen, ob es sein Eisenbahnsystem nach derselben Richtung weiter ausbauen wolle, oder ob es glauben wird, in der Mitte stehen bleiben zu müssen und seine Beziehungen zu den übrigen Eisenbahnen durch das Aufsichtsgesetz zu ergänzen.

Meine heutigen Anträge sollen zum Ausdruck bringen, auf welchem Wege die Aufsichtsrechte auf das Reich übertragen werden sollen. Darüber können wir keinen Irrthum walten lassen, daß, selbst wenn auf dem Wege des Vertrages über die Aufsichtsrechte verhandelt werden sollte, immer später ein Reichsgesetz nothwendig sein wird. Es ist nur die Frage, ob ein Vertrag dazwischen geschoben werden müsse, und das scheint mir nicht zulässig zu sein. Der Abg. Windthorst (Meppen) hob hervor, daß, wenn auf gesetzlichem Wege die Aufsichtsrechte übertragen würden: 1) ein Verfassungsgesetz nothwendig sei und 2) die Frage entstände, ob das Reich überhaupt ein Gesetz für den Einzelstaat machen könne. Die zweite Frage ist bereits unzweifelhaft entschieden. Ebenso wie der preußische Staat unter allen Umständen für die einzelnen Provinzen Gesetze machen kann, ebenso kann dies das Reich für die einzelnen Staaten. Ob aber ein Verfassungsgesetz nothwendig sei, kann nur entschieden werden nach dem Inhalt der Reichsverfassung selbst, in welcher bereits die gesammte Aufsicht über das Eisenbahnwesen als zur Competenz des Reiches gehörig festgestellt ist. Ich empfehle Ihnen die Annahme meines Antrages mit der Resolution.

Handelsminister Dr. **Achenbach**: Die Regierung hat gegen das Amendement Lasker nichts zu erinnern.

Die Debatte wird hierauf geschlossen und werden die beiden Paragraphen der Vorlage — § 1 mit dem Amendement Lasker — genehmigt. Demnächst wird der **Gesetzentwurf im Ganzen** in namentlicher Abstimmung **mit 216 gegen 160 Stimmen angenommen**. (Die Stellung der einzelnen Fractionen ist dieselbe wie bei der namentlichen Abstimmung der zweiten Berathung.) Endlich wird die **Resolution** Lasker gleichfalls genehmigt.

Schluß 4¾ Uhr. Nächste Sitzung **Mittwoch** 11 Uhr (Anträge **Kapp** [Kündigung des Accessionsvertrages mit Waldeck] und **Dohrn** [betreffend die Einrichtung von Nebelsignalen] und Petitionen.

Berlin, 2. Mai. [**Amtliches.**] Se. Majestät der König hat dem Bibliothekar Dr. **Sybel** an der königl. Bibliothek zu Berlin den königlichen Kronenorden dritter Classe; dem Gesanglehrer **Baur** am Gymnasium zu Aachen den königl. Kronenorden vierter Classe; dem Ober-Pedell **Wolter** bei der Universität in Greifswald das Kreuz der Inhaber des königl. Hausordens von Hohenzollern verliehen.

Se. Majestät der König hat dem königlich belgischen General-Lieutenant und Kriegsminister **Thiebauld** den Rothen Adlerorden ersten Classe; dem königlich belgischen General-Lieutenant **Le Maire**, Commandanten der 4. Infanterie-Division, und dem königlich belgischen General-Major **Brialmont**, Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, den königl. Kronenorden zweiter Classe mit dem Stern; dem kaiserlich österreichischen Hofrath und Polizei-Director Ritter v. **Englisch** zu Krakau den königl. Kronenorden zweiter Classe; sowie dem Brückenwärter Franz Michael **Ride** zu Neubreisach, dem früheren Schreiner in Colmar, jetzigen Pionnier im Eisenbahn-Regiment, Philipp August **Bader**, dem Portier Michel **Haller**, dem Ackersmann und Sergeanten der Feuerwehr Georg **Brûla** und dem Maurer und Feuerwehrmann Ludwig **Helf**, letztere drei zu Colmar, die Rettungs-Medaille am Bande verliehen.

Se. Majestät der König hat den bisherigen Religionslehrer am Gymnasium zu Worms, Prediger Dr. **Bender** zum ordentlichen Professor in der evangelisch-theologischen Facultät der Universität zu Bonn ernannt; und dem Rechtsanwalt und Notar **Diedelt** in Bleicherode den Charakter als Justiz-Rath; sowie dem Actuar **Prösch** bei dem Amtsgericht Coppenbrügge den Charakter als Canzlei-Rath verliehen.

Am Gymnasium in Neustettin ist der ordentliche Lehrer Franz **Reclam** zum Oberlehrer befördert worden. Dem Organisten Georg Gotthilf **Böttcher** zu Potsdam ist das Prädicat „Musikdirector" beigelegt worden.

Berlin, 2. Mai. [**Se. Majestät der Kaiser und König**] empfingen gestern mit den in Wiesbaden anwesenden Höchsten Herrschaften Ihre Majestäten den König und die Königin der Belgier bei Ihrer Ankunft auf dem dortigen Bahnhofe.

Se. Majestät der Kaiser und König und Ihre Königlichen Hoheiten der Großherzog und die Großherzogin von Baden begaben sich darauf um 11¾ Uhr nach Caub, wo Allerhöchst- und Höchstdieselben mit Ihrer Majestät der Kaiserin-Königin zusammentrafen und die Unglücksstätte die theilnehmendste Besichtigung fand. Die Kaiserliche Familie begab Sich darauf nach Lorch, wo mit dem Gefolge ein Frühstück eingenommen wurde. Hier verabschiedeten Sich Beide Majestäten, da Ihre Majestät die Kaiserin-Königin heute Abend direct über Ostende nach England abreist. — Der Königliche Kammerherr Graf Fürstenstein, die Gräfin Perponcher, geb. Gräfin Maltzahn, die Hofdame Gräfin Münster und der Cabinets-Secretär v. Mohl haben die Ehre, Ihre Majestät zu begleiten.

Zu Ehren der belgischen Majestäten fand um 5 Uhr im Königlichen Schlosse ein größeres Diner statt, zu welchem Ihre Königlichen Hoheiten der Großherzog und die Großherzogin von Baden, Ihre Königlichen Hoheiten der Graf und die Gräfin von Flandern, Ihre Königlichen Hoheiten der Fürst und die Fürstin von Hohenzollern, Ihre Königlichen Hoheiten der Landgraf und die Landgräfin von Hessen, Ihre Königlichen Hoheiten der Prinz und die Prinzessin Ludwig von Hessen, die Herzogin von Hamilton mit Tochter, die Fürstin von

Leiningen, der Fürst und die Fürstin von Hohenlohe-Langenburg, der Regierungs-Präsident von Wurmb und der Graf Eltz Einladungen erhalten hatten. (Reichsanz.)

= **Berlin**, 2. Mai. [Der Justizminister. — Die Justiz-Commission. — Die Bodensenkungen bei Iserlohn. — Das Synodalgesetz.] In parlamentarischen Kreisen hat die Abreise des Justizministers Dr. Leonhard nach Wiesbaden zu neuen Gerüchten über Veränderungen im Justizdepartement Preußens oder des Reiches Anlaß gegeben. Auf Grund durchaus verläßlicher Informationen können wir mittheilen, daß alle diese Angaben grundlos sind. Der Justizminister ist in der That von rheumatischen Leiden neuerdings so stark heimgesucht worden, daß er bei mehreren festlichen Anlässen in jüngster Zeit, so z. B. bei dem Diner, welches der russische Botschafter zur Feier des Geburtstages seines Souverains veranstaltet hatte, fern zu bleiben sich veranlaßt sah. Der Minister ist nunmehr den dringenden Wünschen seiner Aerzte folgend, früher nach Wiesbaden gereist als es anfänglich seine Absicht war. — Heute Abend um 8 Uhr tritt die Justiz-Commission des Reichstages zur Wiederaufnahme ihrer Arbeiten zusammen. Es wird in der ersten Sitzung nur eine Verständigung über die geschäftliche Behandlung der Vorlagen herbeizuführen sein und zwar über die Frage, ob man sofort in die zweite Lesung der Civilprozeßordnung eintreten soll, weil dies der Theil der Justizgesetze ist, über den man am leichtesten sich schlüssig machen kann, oder ob man mit dem besonders streitigen Punkte der Strafprozeßordnung und des Gerichtsverfassungsgesetzes sich beschäftigen möchte. In letzterem Falle würde sich die Debatte zuerst auch der Berufungsfrage und der Construction der mittleren Gerichte zuwenden. — Die Bodensenkungen in Iserlohn werden noch mehrfach die mit der Petition der städtischen Behörden aus Iserlohn befaßte Commission beschäftigen, ehe dieselben in dem Plenum des Hauses zur Verhandlung kommen können. Es hat nämlich der Märkisch-Westfälische Bergwerksverein dem Abgeordnetenhause eine Erwiderung auf die städtische Petition eingereicht, welche mit zwei ausführlichen Anlagen, einer Denkschrift und einer Zusammenstellung der in der Sache abgegebenen technischen Gutachten, gestern an die Mitglieder des Hauses vertheilt worden ist. Außerdem hat der Bergwerksverein noch eine zusätzliche Denkschrift zu obiger Erwiderung vorgelegt, in welcher die Wichtigkeit des kürzlich ergangenen Erkenntnisses in Sachen der zerstörten katholischen Kirche erörtert wird. Es hat dieses Erkenntniß nämlich im Anschlusse an dasjenige des Kreisgerichtes in Iserlohn erklärt, daß nicht nachgewiesen sei, daß der Bergbau die Schuld an den Zerstörungen trage. Welche etwaigen Anträge die Gemeinde-Commission an diese neuen Petitionen knüpfen wird, läßt sich noch nicht voraussehen. — Die nationalliberale Fraction hat beschlossen, das Synodalgesetz ganz nach den Commissionsanträgen anzunehmen und nur den letzten Satz des Art. 12 zu streichen, wonach bei Widerspruch zwischen Kirchen- und Staatsgesetz die Regierung entscheiden soll.

[Der Präsident des Reichskanzler-Amts, Staats-Minister Dr. Delbrück] wird während der Dauer seiner am 1. d. M. angetretenen vierwöchentlichen Beurlaubung in Angelegenheiten von Elsaß-Lothringen durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rath und Director Herzog, in Reichs-Justiz-Angelegenheiten durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rath und Director v. Amsberg, in allen anderen Reichs-Angelegenheiten durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rath und Director Eck vertreten werden. (Reichsanz.)

Hannover, 1. Mai. [Die hannoversche Silberkammer.] Die Nachricht, daß König Georg mit seiner Familie Oesterreich für immer verläßt und sich dauernd in Frankreich ansiedelt, findet darin Bestätigung, daß die 1867 von hier nach Wien gebrachte hannoversche Silberkammer am 29. April nach Paris abgesandt ist.

Aus Thüringen, 1. Mai. [Die Social-Demokraten] haben es zwar bei dem gothaischen Ministerium durchgesetzt, ihren Congreß in Gotha halten zu dürfen; dennoch wird derselbe nicht stattfinden. Zuerst auf Ostern und dann auf Pfingsten anberaumt, ist er jetzt überhaupt auf unbestimmte Zeit vertagt. Als Grund dieser Verschiebung wird die Schließung der socialdemokratischen Vereine in Preußen bezeichnet; man will bessere Zeiten abwarten.

Darmstadt, 1. Mai. [Candidaturen.] Da die Ernennung des hessischen Ministerpräsidenten Hofmann zum Präsidenten des deutschen Reichskanzleramts in sicherer Aussicht steht, so tritt die Frage über die Wahl seines Nachfolgers in den Vordergrund der Ereignisse. Drei Namen werden in erster Linie genannt: der des Dienstältesten Ressortministers v. Stark in Darmstadt, Territorialkommissar Goldmann in Mainz und Reichstagsabgeordneter Freiherr v. Rabenau zu Friedelshausen. Wenn von nationalliberaler Seite der Name des Chefredacteurs der „National-Zeitung", Ferd. Dernburg, hinzugefügt wird, so ist eine solche Candidatur doch wohl kaum im Ernst gemeint; die „jüngste Kraft" ist noch nicht die „beste Kraft." Nach einem stark verbreiteten Gerüchte soll Goldmann die meisten Chancen haben, der Nachfolger Hofmann's zu werden.

München, 1. Mai. [Die liberale Fraction] des Abgeordnetenhauses hat einstimmig den Beschluß gefaßt, auf die von der Staatsregierung angeregte fünfprocentige Erhöhung der Apanagen der königlichen Prinzen nicht einzugehen. Unter diesen Verhältnissen wird das Ministerium voraussichtlich sich darauf beschränken, einen Antrag auf Erhöhung der Civilliste des Königs zu stellen.

Italien.

Rom, 26. April. [Aus der Deputirtenkammer.] In Mantua wollten unwillige Steuerzahler eine Versammlung gegen die Mahlsteuer halten. Der Präfect telegraphirte, daß die Müller der Gegend sich in die Sache mengen wollten, was Unruhen und größere Schwierigkeiten für das Eintreiben der Steuer verursachen werde. Nicotera telegraphirte zurück, daß das Meeting nicht zu gestatten sei. In der gestrigen Sitzung der Deputirtenkammer fragte nun der Abgeordnete Paternostro den Minister, ob die Sache sich so verhalte, wie in den Zeitungen geschrieben stehe. Dann sei der Fall ein ernster, denn das Statut gestatte die Freiheit öffentlicher Versammlungen, und er hoffe, vom Herrn Minister eine befriedigende Antwort zu erhalten. Es läßt sich nicht leugnen, daß die betreffende Verfügung im Widerspruch stand mit des Letzteren ganzer politischer Vergangenheit wie mit der bei seinen Parteigenossen geltenden Auslegung des Statuts. Das Letztere räumte Nicotera selbst ein. Er gestand zu, daß der das Versammlungsrecht betreffende Artikel wohl die Aufhebung, nicht aber ein vorläufiges Verbot gestatte, wie die früheren Minister geglaubt, und daß er das letztere für reactionärer halte als das erstere. Er habe sich aber in diesem Falle für ein vorläufiges Verbot entschieden. Der betreffende Artikel des Statuts enthalte eine Lücke, die bis jetzt von der Gesetzgebung noch nicht ausgefüllt sei. Daß ein Minister aber befugt sei, eine solche Lücke in der Gesetzgebung im Widerspruch mit seiner eigenen Interpretation derselben durch eine Willkürmaßregel auszufüllen, dafür führte Nicotera das Beispiel Ricasoli's an. Wie in diesem, so sei er in jedem andern Falle entschlossen, den Gesetzen Nachdruck zu verschaffen, und stelle, wenn das dem Parlamente nicht behage, sein Portefeuille zur Verfügung. Der Eindruck, welchen diese Erklärung Nicotera's auf die Linke hervorbrachte, war natürlich ein entschieden niederschlagender.

Frankreich.

* **Paris**, 30. April. [Eine charakteristische Einladung.] Die Blätter enthalten folgende Note:

„Mit dem Namen des Fräulein Marie de Mac Mahon unterzeichnete Einladungskarten zu einem Fest der Barmherzigkeit, das am 1. Mai in dem Palais und dem Garten des Elysée stattfindet, sind an die Vertreter der Presse gesandt worden. Die Einladungskarte besagt: Die Räthe des „Werkes der Waisen der heiligen Clothilde" bitten Sie, ihnen die Ehre zu erweisen, der Ziehung ihrer Lotterie und dem Feste der Barmherzigkeit anzuwohnen, welches Montag, 1. Mai, in dem Palais Elysée stattfindet. Um 2 Uhr Taschenspielerkünste durch Brunet; um 3½ Uhr: Vorstellungen, gegeben von Minos, dem gelehrten Hund; um 4½ Uhr: Taschenspielerkünste; Militär-Musik; Puppentheater im Garten. Der Eintritt ist öffentlich. Marie de Mac Mahon."

[Der Herzog von Orleans] hat sein englisches Landhaus, Orleans-house, an den spanischen Prätendenten Don Carlos verkauft.

[Bittschrift des Handelsstandes.] Der „Gaulois" enthält folgende Mittheilung: „Gegenwärtig unterzeichnen die in den Straßen du Sentier, des Jeuneurs, de Mulhouse, de Clery, de Saint Fiacre 2c. wohnenden großen Pariser Kaufleute eine an den Senat gerichtete Bittschrift, um ihn zu ersuchen, eine Untersuchung über das gegenwärtige Geschäftswesen der Banken anzuordnen. Die Bittschrift besagt, daß der Pariser Handelsstand seit langer Zeit das Opfer eines Verfahrens ist, welches darin besteht, ihn durch einen hohen Disconto die Fehler und Irrthümer bei Interessen bezahlen zu lassen, denen er vollständig fremd ist. Die Bittsteller verlangen daher, daß man die Frage prüfe, ob das jetzige System den wahren finanziellen Prinzipien gemäß ist und ob es kein Mittel giebt, dieser Lage der Dinge abzuhelfen."

[Der Gemeinderath und der Arrondissementsrath von Lyon] hatten den Wunsch ausgesprochen, die alten Forts von Lyon und die von denselben abhängigen Militärservitute zu schleifen und aufzuheben. Dieser Wunsch wurde dem Kriegsminister mitgetheilt; er antwortete darauf: „Der Bau der neuen Forts um den Platz von Lyon zieht durchaus nicht die Schleifung der Ringmauer und der gegenwärtigen Forts nach sich, und diese müssen den höchstmöglichen Grad ihrer Widerstandsfähigkeit bewahren. Folglich lassen sich weder für Lyon, noch für irgend einen anderen Platz der von äußeren Forts umringt ist oder umringt sein wird, die durch die bestehenden Werke ausgeübten Servitute abändern. Uebrigens ist über diesen Gegenstand ein Gesetzentwurf in Ausarbeitung."

Provinzial-Zeitung.

Breslau, 3. Mai. Angekommen: Se. Durchlaucht Prinz Biron v. Curland, Oberst-Schenk und freier Standesherr auf Poln.-Wartenberg. — Se. Durchlaucht Prinz Carolath, aus Mettendorf. Ihre Durchlaucht Prinzessin Carolath dgl. (Frmdbl.)

[Schafzüchter-Versammlung.] Am 1. Mai fand, wie der „Landwirth" berichtet, hier eine Versammlung von Schafzüchtern statt, in welcher die Einrichtung von periodischen Woll-Auctionen und die dieserhalb zu ergreifenden Maßnahmen besprochen wurden. Man wählte zunächst ein Tagespräsidium, bestehend aus den Herren Oekonomierath Korn, Graf v. Schulenburg und Schäfereidirector Körte und trat, nachdem Herr Oekonomierath Korn die Frage in Kürze eingeleitet hatte, in die Debatte ein, an welcher sich die Herren Amtsrath Grove, v. Moritz-Eichborn, Dyhrenfurth, Freiherr v. Gersdorf, v. Donat, Oekonomierath Korn, Lehmann-Nitsche, Schäferei-Director Behmer aus Berlin, Neuhauß-Selchow, Eichborn u. A. betheiligten. Im Hinblick auf die mehr und mehr sinkenden Preise, namentlich für schlesische edle Wollen, erachtete man es für wünschenswerth, daß in Breslau periodische Wollauctionen in ähnlicher Weise wie in London und Berlin eingerichtet würden und beschloß, eine solche für nächstes Jahr in Aussicht zu nehmen. Zu diesem Zwecke wählte man ein Comite, bestehend aus den Herren Graf v. Schulenburg, Schäfereidirector Körte, Oekonomierath Korn, Frhr. v. Gersdorff, v. Donat, Dyhrenfurth und betraute dasselbe mit der Aufgabe, zur Förderung der Angelegenheit zur Zeit des diesjährigen Breslauer Wollmarktes eine zweite Versammlung von Wollproducenten zu veranlassen und zu dieser auch Wollkäufer mit hinzuzuziehen.

* [Das große Loos.] Der Gewinn von 150,000 Thlr. ist nach Stargard gefallen. Das ganze Loos wurde dort gespielt und zerfällt in drei Haupttheile, von denen zwei Viertel auf Arbeiter der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Werkstatt, ein Viertel auf einen Beamten dieser Werkstatt und das letzte Viertel auf Arbeiter der Wischer'schen Fabrik fallen. Die genannten Viertel zerfallen natürlich wieder in viele kleinere Theile, doch kommen auf den geringsten Antheil über 1000 Thlr., auf den höchsten über 3000 Thlr.

⊙ **Hirschberg**, 2. Mai. [Uebergabe der St. Annakirche. — Kirchenfest.] Gestern Nachmittag fand hier durch den königl. Landrath Prinz Reuß in Ausführung der ministeriellen Entscheidung vom 27. März d. J. die Uebergabe der St. Annakirche an den Vorstand der altkatholischen Gemeinde hierselbst statt. Der Herr Landrath eröffnete, nachdem er die Schlüssel bei dem katholischen Pfarramte abgeholt hatte, die Kirche und übergab sodann dieselbe dem genannten Vorstande. — Seitens der evangelischen Kirchengemeinde wurde gestern das alljährliche Kirchenfest, welche die Erinnerung an die denkwürdige Erbauung der hiesigen Gnadenkirche festhält, in üblicher Weise durch Vor- und Nachmittags-Gottesdienst gefeiert.

Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege.

Prozeß Elias.

(Achter Sitzungstag. Fortsetzung.)

S—s. **Beuthen**, 2. Mai. Inmitten der heftigen Scene zwischen Mutter und Tochter habe ich meinen ersten Bericht dieses Sitzungtages abgesandt. Die Mutter läßt ihrer Galle weiter freien Lauf, kann jedoch selbst durch die heftigsten Betheuerungen und den größten Thränenstrom, der sich über das runzelige Gesicht ergießt, keinen Glauben an ihre Unschuld und die Unglaubwürdigkeit ihrer Tochter erwerben. Im Gegentheil entsteht laute Heiterkeit, als die Alte ihr Lamento mit den Worten schließt: „So dankst Du uns für die gute Erziehung, die wir Dir gegeben haben!"

Die Verhandlung in dieser Sache ist geschlossen. Es folgt der Diebstahl in Oswiencim.

In der Nacht vom 26. zum 27. September 1875 wurden in Oswiencim in Oesterreich zwei freche Diebstähle verübt. Zuerst wurde in dem Hause der Geldwechslerin Reich ein Einbruch begangen. Diese erwachte in der Nacht durch ein Geräusch und erblickte in dem Zimmer einen Mann, welcher neben einem Koffer stand. Sie fing an zu schreien, worauf der Räuber auf sie zu sprang und sie an der Gurgel faßte. Dabei zerrte er sie vom Bett auf den Fußboden herunter, wobei sie ohnmächtig wurde. Als sie wieder zu sich kam, war der Räuber verschwunden. Sie fühlte Schmerzen an verschiedenen Körpertheilen. Der Thäter war nach Entfernung einer Fensterscheibe durch das Fenster eingestiegen. Durch ihr Geschrei wurde der Räuber verscheucht, sonst hätte dieselbe einen Schaden von weit über Tausend Gulden erlitten.

Die Reich erkennt den Elias nicht wieder als den Mann, der sie damals gepackt habe. Der Schreck habe sie besinnungslos gemacht.

Kurz darauf in derselben Nacht drangen die Diebe in das Kassenlocal der österreichischen Nordbahn im Eisenbahnstationsgebäude zu Oswiencim. In die Mauer war ein Loch gebrochen, durch welches ein Mensch bequem hineinschlüpfen konnte. Die auf einem schweren Stein stehende, kleine eiserne Handkasse war gewaltsam erbrochen. Auch war der Versuch gemacht, die in dem Local stehende sogenannte Werthheimsche, 9 Ctr. schwere Kasse zu sprengen, was indeß nicht gelungen war. Aus der Hauptkasse fehlten etwa 119 Gulden, welche der Nordbahn gehörten und verschiedene, dem Eisenbahnbeamten Franz Lerzikowski gehörige Werthesfecten und 917 Gulden baares Geld.

Der Spur nach hatte sich die Diebesbande der preußischen Grenze zugewandt.

Zeuge Hill, städtischer Polizeibeamter in Oswięcim (übrigens in sehr kleidsamer Uniform), berichtet in einer drollig-naturwüchsigen Weise und wortbrechend über den Einbruch. Kurz nach 12 Uhr vernahm er aus der Richtung des von der Geldwechslerin Reich bewohnten Hauses ein dreimaliges „Kreksen". Da sagte er zu dem Nachtwächter: „Du, hörst Du „kretsen" (jammern). Der Mann prügelt das Weib." Da nahmen sie wahr, daß neben dem Hause der Reich 4 Männer standen, die auf ihren Zuruf davonliefen: „Da nehmen auch wir die Fuß und laufen, aber die mehrere Mal schießen und ich hab bekommen einen Schuß hier (er zeigt auf die Hüfte). Hab ich mir gedacht, nu, der ist schwach, der hat nicht weh gethan und bin gelaufen, aber die schießen wieder und da hab ich Angst, daß sie mich schießen todt und hab geholt mein Gewehr. Dann waren die aber fort. 5 Kugeln haben gesteckt in die Zaune; eine hab ich mir zum Andenken genommen."

Der Zeuge deponirt unter allgemeiner Heiterkeit. Elias hat er damals bei dem Aufblitzen eines Schusses gesehen. Nur habe er keinen Vollbar, gehabt.

Unter den Thätern befand sich mit Sicherheit Elias; denn am Zaum hing ein blauer Winterüberzieher, in welchem sich ein feiner grauer hirschlederner Handschuh (bereits erwähnt, an einem Finger oben verstopft), Dietriche und ein Stemmeisen befanden.

Der Ueberzieher ist bereits von Kuchelmeister als derjenige erkannt, der ihm von Elias gestohlen ist. In dem Handschuh hat bereits Altenau sein Eigenthum anerkannt.

In der Nacht vom 10./11. October 1875 wurden dem Uhrmacher Chmielorecki zu Lodz, Königreich Polen, eine Menge Gold- und Silber-Sachen, im Werthe von ca. 5000 Rubel auf gewaltsame Weise gestohlen.

Ein großer Theil der Gegenstände, darunter ein Ring mit echten Diamanten, ist gefunden worden und liegt auf dem Gerichtstische aufgespeichert. Die Menge Goldsachen, Ringe, Uhren 2c. bieten einen prächtigen Anblick.

Es ist dies der einzige Diebstahl, dessen Kolasinski geständig ist. Da der Diebstahl nämlich in Polen begangen ist, so kann er nach preußischen Gesetzen dafür nicht bestraft werden, und das weiß Kolasinski. Er bekennt daher mit einer gewissen wilden Lust und einer übermüthigen Keckheit, dabei stets lächelnden Angesichts, seine That in allen Details. Er habe große Taschen in seinen Kleidern und deshalb habe er so viel mitnehmen können; leider habe er noch vieles zurücklassen müssen. Gefragt, was er denn mit dem Gelde machen wollte, sagte er lachend: „Nun, wissen Sie nicht, wozu man Geld braucht?" Gefragt, was er mit den Brillant-Ohrgehängen im Werthe von 130 Thlr. gemacht habe, sagte er: „Ach, das habe ich für ein Paar Silbergroschen verkauft." (Allgemeines Zeichen des Bedauerns, besonders unter dem Damen-Publikum.)

Die Verhandlung richtet sich zumeist gegen die Hehler, die dem Kolasinski behülflich waren, besonders die Uhren zu verkaufen. Die Stehr, Kolibius, Studnik, Hajok, Gloucha, Berger und Hettwer werden der Hehlerei überführt. Die Berger vertheidigt sich in solcher Weise, daß fast jeder Verdacht gegen ihre Mitschuld schwindet, bis der Staatsanwalt durch einige Bemerkungen ihre Heuchelei enthüllt.

Kolibius (Winkelconsulent) spricht in gewählten Ausdrücken, als ob er ein Plaidoyer als bestallter Vertheidiger hielte. Er macht einen unfreiwillig komischen Eindruck.

Das Verdienst, den Kolasinski damals verhaftet zu haben, gebührt dem Gefreiten Wolff, der heute bei seiner Zeugenaussage ein voluminöses Actenstück aus seiner Rocktasche zieht, um es zur Verlesung zu bringen. Er meint, er könne sich es sonst nicht merken. Da der Präsident das Ablesen nicht duldet, muß der Gardist, wie schwer es ihm auch wird, seine Aussage aus dem Kopfe ablegen.

Wolff hatte sich mit ihm in Verbindung gesetzt und ihm versprochen, die Uhren abzukaufen. Kolasinski traute ihm und als der Gefreite gar sagte, er kenne Elias sehr gut und habe mit ihm zusammen gestohlen, verrieth ihm Kolasinski, er sei ein Mitglied der weitverzweigten Bande des Elias, zu welcher allein gegen 40 Oesterreicher gehörten. Am folgenden Tage solle zuerst der Amtsvorsteher Köppen und dessen Secretär Siegmund aus der Wohnung herausgeholt und in Stücke gerissen werden, alsdann solle Elias in Beuthen unter Beihülfe von 20 Mann, welche dazu bestellt, befreit werden. Schließlich äußerte Kolasinski noch: „Na, wenn Sie mich aber verrathen, dann schieße ich Sie nieder, wie einen Hund." Wolff besuchte Kolasinski noch einige Male, bis die Polizei in Kenntniß gesetzt, ihre Vorbereitungen getroffen hatte und Kolasinski gefangen nahm.

Kolasinski ist heiter und guter Dinge und als ihn nach der Sitzung der Bestohlene über seine That interpellirt, sagte er: „Was wollen Sie, sind Sie froh, daß Sie soviel noch zurückbekommen und nehmen Sie sich von jetzt besser in Acht gegen Diebstähle." Vom Bestohlenen gefragt, wohin er denn soviel von dem gestohlenen Gute verkauft hätte, sagt er: „Ach die Juden in Polen lieben das Gold sehr." Nach dem Gesammtresultat der geführten Untersuchung und der bisherigen Verhandlungen wird nun gegen die Eheleute Richter, Simon, Przybylla, Hettwer, Ehefrau Karwinski, Kapnot, Ligischinski, Kolibius, Myok, Pach wegen gewerbsmäßiger Hehlerei, gegen die Eheleute Stehr, Berger, Studnik, Ehefrau Hajok, Fleischer Glowka, Wittwe Stephan und Soika wegen einfacher Hehlerei die Anklage erhoben.

Ich will nun Ihre Leser nicht ermüden, das ganze bereits im Laufe der bisherigen Verhandlungen erwähnte und jetzt nochmals constatirte Material zu recapituliren. Es genügt, daß sämmtliche Hehler trotz ihres Leugnens der Hehlerei überführt wurden. Als einer der neuen Acteure jedoch ist der Maler Anton Ligischinski hervorzuheben. Er stand mit Elias, Lukas, Karwin und Krasczyk seit langer Zeit in Verbindung. Er hatte sie sämmtlich im Zuchthause kennen gelernt und wurde von Elias im Gespräche mit den Eheleuten Richter und Karwinski, wie die Valeska bezeugt, als einer derjenigen bezeichnet, welcher mit stehlen ging.

Am 15. December 1875 wurde er in Königshütte verhaftet. Er war damals Abends auf der Straße hinter dem Bergmann Luber hergelaufen und hatte denselben angegriffen. Dieser rief Hilfe herbei und Ligischinski, der sich für einen Kaufmann ausgab, wurde eingesperrt.

Nach einiger Zeit schlug er heftig gegen die Thür seiner Gefängnißzelle und verlangte ein besonderes Zimmer. Er versetzte dem Polizeisergeanten Siegel ohne Weiteres 2 Schläge ins Gesicht und stieß ihn mit dem Fuß in den Unterleib. Darauf packte er ihn und würgte ihn. Durch den Lärm wurde Hilfe herbeigerufen und Siegel befreit. Ligischinski schimpfte: „Die Polizeibeamten sind Spitzbuben. Die verfluchten H...., wenn die nicht gekommen wären und hätten geschrieen, so hätte ich dem verfluchten Lumpen die Gedärme aus dem Leibe herausgetreten und mich alsdann aufgehangen. Er hat aber das Seinige bekommen. Denn ich bin ein Complice des Elias, mich müssen sie erst kennen lernen. Wenn ich werde vorgeführt werden, dann werde ich schon den Secretär dumm machen, wie einen jungen Hund; von mir wird er nichts gewahr werden; ebenso dumm werde ich den Staats-Anwalt machen." (Große Heiterkeit.)

Ligischinski bezüchtigte die Zeugen der Lüge und stellt den Sachverhalt auf den Kopf. Dem Zeugen Siegel ruft er zu: „Mag er noch sagen, dann wird daß Maß voll, worauf der Präsident ihm zuruft: „Nicht nöthig, Ihr Maß ist schon voll."

Ligischinski ist entschieden einer der gefährlichsten aus der Elias'schen Bande. Er benimmt sich mit einer solchen Unverschämtheit und leugnet so frech, daß dies allgemeinen Unwillen erregt und man kann schon jetzt voraussagen, daß der Mann keine mildernde Umstände zu erwarten hat.

Der Staatsanwalt theilt mit, daß Krasczyk und Johann Elias jetzt steckbrieflich verfolgt werden. Valesca Richter, die in der letzten Sache betreffs Hehlerei wieder die Hauptzeugin ist, tritt mit verweinten Augen herein. Man sieht, das Kinderherz ist doch nicht gewappnet, von der eigenen Mutter so geschmäht zu werden. Um eine ähnliche Scene wie Morgens zu ersparen, läßt sie der Präsident gleich nach ihrer Deponirung abführen. Trotzdem beginnen nun das saubere Ehepaar Richter in eine derbe Philippika auszubrechen. Der Vater sagt: „Was, sie ist mein Fleisch und Blut und will gegen mich aussagen? sie ist werth . . ." (das Uebrige ist bei der Unruhe des Publikums unvernehmlich) und die Mutter schließt ihre Rede mit den Worten: „Mag sie kommen 10 Jahre ins Zuchthaus." (Sie hat prophetisch vielleicht ihr eigenes Urtheil gesprochen.) —

Man kann Referenten gewiß nicht die Galanterie und Rücksichtnahme gegen die Damenwelt absprechen. Heute sind jedoch einzelne Punkte verhandelt worden, die es sehr wünschenswerth erscheinen ließen, daß so überaus junge Damen von der Verhandlung besser fortgeblieben wären.

Die Sitzung schloß unter allgemeiner Erschöpfung um 2 Uhr 30 Min. Nächste Sitzung morgen 8½ Uhr. Alleiniger Punkt der Tagesordnung: Der Mord Wrobel.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Wien, 2. Mai, Abends. Die „Presse" meldet: Der österreichisch-ungarische Ausgleich ist perfect. Das bisherige Quotenverhältniß der Beitragsleistung beider Reichshälften zu gemeinsamen Staatsausgaben ist auf weitere 10 Jahre beibehalten, die Streitfrage der Verzehrungssteuer ist fallen gelassen worden. Bezüglich der Zollrestitution macht Oesterreich das bekannte Zugeständniß. Betreffs der Bankfrage bleibt die Einheit der Zettelbank und der Währung. Die Frage, ob ein Metallschatztheil nach Pest komme, wird erst bei den Verhandlungen Ungarns mit der Nationalbank über die Verlängerung des Privilegiums (Ablauf Ende 1877) entschieden.

Paris, 2. Mai, Abends. Dem „Messager de Paris" zufolge ersuchte der Khedive die Bonsinhaber um eine sechsmonatliche Verlängerung der Zahlungsfrist. Die Bondsinhaber seien geneigt hierzu, vorausgesetzt, daß zugleich ein allgemeines Arrangement zu Stande kommt. Der „Messager" meldet ferner: Das Arrangement zwischen dem Khedive und der französischen Gruppe ist gesichert.

London, 1. Mai. In der heutigen Sitzung des Unterhauses erklärte der Unterstaatssecretär im Departement des Aeußeren, Bourke,

auf eine Anfrage Simon's, in Folge der bei der spanischen Regierung gemachten Vorstellungen habe letztere die in Haft genommenen Personen des kürzlich in den Antillen mit angeblicher Kriegscontrebande weggenommenen Schiffes „Octavia", welche englische Unterthanen seien, wieder in Freiheit gesetzt. Auch sei die Freigabe des Capitäns und seiner Familie, welche deutscher Nationalität seien, anbefohlen, aber das Schiff selbst werde noch immer festgehalten und dauerten die Verhandlungen hierüber noch fort.

Im Oberhause kündigte Lord Selborne an, daß er morgen die Aufmerksamkeit des Hauses auf die Proclamation, betreffend die Titelbill, lenken und bezüglich derselben weitere Aufklärungen Seitens der Regierung beantragen werde.

Rom, 2. Mai. Die Verhandlungen zwischen Rothschild und Depretis über die Baseler Convention sind dem „Diritto" zufolge resultatlos. Rothschild ist nach Paris abgereist.

Bukarest, 2. Mai. Der Senat hat sich constituirt und den Metropoliten zum Präsidenten gewählt; 8 Senatoren, deren Wahl in den Abtheilungen beanstandet worden war, wurden durch die die Majorität habende Opposition von der Theilnahme an der Wahl des Bureaus ausgeschlossen, obschon die Illegalität ihrer Wahl noch nicht festgestellt ist.

Ragusa, 2. Mai. Aus südslavischer Quelle wird gemeldet: Der Rückzug Mukhtars nach Gacko ist in Folge eines Gefechts erfolgt, in welchem die durch Zuzug verstärkten Insurgenten am Sonntag Mukhtar zwangen, seine Stellung in Douga aufzugeben. Verlust der Insurgenten 400, der Türken 2500.

Newyork, 1. Mai. Die Staatsschuld der Vereinigten Staaten hat sich im Monat April d. J. um 2,781,000 Doll. vermindert. Im Staatsschatze befanden sich Ende April 77,605,000 Doll. in Gold und 5,161,000 Doll. in Papier.

Telegraphische Privat-Depeschen der Breslauer Zeitung.

Berlin, 2. Mai. Von maßgebender Seite geht uns über das Resultat des Geschäftsjahres 1875 der Disconto-Gesellschaft in Berlin folgende Mittheilung zu: Der Bruttogewinn für das abgelaufene Geschäftsjahr beträgt nach Abschreibung der Verluste, jedoch vor Absetzung der Verwaltungskosten circa sechs Millionen zwanzigtausend Mark. Die Direction beantragt hieraus die Vertheilung einer Gesammtdividende von sieben Procent und den verbleibenden Vortrag de 1874 von circa zehn Millionen Mark zu Specialreserven für die unabgewickelten Geschäfte zu verwenden. Der allgemeine Reservefonds bleibt unverändert mit circa zwölf Millionen sechshunderttausend Mark.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 2. Mai, Nachm. 2 Uhr. 30 Min. [Schlußcourse.] Londoner Wechsel 204, 05, Pariser Wechsel 81, 02, Wiener Wechsel 169, 80, Böhmische Westbahn 148, Elisabethbahn 127½, Galizier 159, Franzosen*) 224, Lombarden*) 79¼, Nordwestbahn 110¾, Silberrente 58¾, Papierrente 55¼, Russ. Bodencredit 85¼, Russen 1872 98⅝, Russ. Anleihe de — —, Amerikaner de 1885 101¼, 1860er Loose 100¼, 1864er Loose 261, 00, Creditact.*) 118, Oest. Nationalb. 738, 00, Darmst. Bank 98⅞, Brüsseler Bank —, —, Berliner Bankverein 81⅜, Frankfurter Wechslerbank 77¼, Deutsch-österreichische Bank 90½, Meininger Bank 78½, Hahn'sche Effectenbank —, Reichsbank 154¾, Continental —, —, Hess. Ludwigsbahn 99¼, Oberhessen 72¾, Ungarische Staatsloose 144, 50, do. Schtzw. alte 85⅞, do. neue 83⅞, Central-Pacific 90½, Türken —, Ung. Ostb.-Obl. II. 59½. Deutsche Vereinsbank —. Pardubitzer Actien —.
Ziemlich belebt. Internationale Speculationswerthe fest. Oesterreichische Bankactien, Prioritäten und Renten besser.
Nach Schluß der Börse: Creditactien 118¼, Franzosen 223⅝, Lombarden 79¼, 1860er Loose —, Nordwestbahn —. —, Franz-Josefsbahn —, Galizier —, —, Ungarische Staatsloose —, —. Reichsbank 155¼.
*) Per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 2. Mai, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 114, Silberrente 58¾, Creditactien 118½, Nordwestbahn —, 1860er Loose 100¼, Franzosen 559½, Lombarden 195, Italien. Rente 71, Vereinsbank 117½, Laurahütte —, Commerzbank 85, do. II. Emission —, —, Provinzial-Disconto —, Norddeutsche 126, Anglo-deutsche 55½, Internationale Bank 84½, Amerikaner de 1885 96, Köln-Mindener St.-A. 101, Rheinische Eisenbahn do. 115¾, Bergisch-Märkische do. 82¼, Disconto 3 pCt. — Fest.
Wechselnotirungen: London lang 20, 30 Br., 20, 24 Gld., London kurz 20, 39 Br., 20, 31 Gld., Amsterdam 168, 15 Br., 167, 35 Gld., Wien 168, 50 Br., 166, 50 Gld., Paris 80, 45 Br., 79, 85 Gld., Petersburger Wechsel 261, 00 Br., 259, 00 Gld.

Hamburg, 2. Mai, Nachm. [Getreidemarkt.] Weizen loco ruhig, auf Termine fest. Roggen loco fest, auf Termine ruhig. Weizen pr. Mai 205 Br., 204 Gd., pr. Juli-August pr. 1000 Kilo 208 Br., 206 Gd. Roggen pr. Mai 146 Br., 145 Gd., pr. Juli-August pr. 1000 Kilo 148 Br., 147 Gd. Hafer gefragt. Gerste ruhig. Rüböl fest, loco 61, pr. Mai 61, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 63. — Spiritus matt, pr. Mai 33¾, pr. Juni-Juli 34½, per Juli-August 35¼, per Sept.-October per 100 Liter 100% 37¼. Kaffee fest aber ruhig, Umsatz 3000 Sack. — Petroleum still, Standard white loco 12, 20 Br., 12, 00 Gd., per Mai 12, 00 Gd., per August-December 12, 10 Gd. — Wetter: Trübe.

Liverpool, 2. Mai, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 8000 Ballen. Stetig. Tagesimport 34,000 Ballen, davon 28,000 Ballen amerikanische.

Liverpool, 2. Mai, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 10,000 Ballen, davon für Speculation und Export 1000 Ballen. Stetig. Ankünfte 1/16 D. höher als gestern, aber ruhig.
Middl. Orleans 6 7/16, middl. amerikanische 6¼, fair Dhollerah 4 7/16, middl. fair Dhollerah 4 5/16, good middl. Dhollerah 4, middl. Dhollerah 3¾, fair Bengal 4⅜, good fair Broach —, new fair Domra 4 7/16, good fair Domra 4 13/16, fair Madras 4¼, fair Pernam 6⅞, fair Smyrna 5½, fair Egyptian 6⅞.

Petersburg, 2. Mai, Nachm. 5 Uhr. [Schluß-Course.] Wechsel auf London 3 Mon. 31⅜. do. Hamburg 3 Mon. 267¼. do. Amsterdam 3 Mt. 158⅛. do. Paris 3 Mt. 330. 1864er Präm.-Anleihe (gestplt.) 210½. 1866er Präm.-Anleihe (gstplt.) 204½. ½-Imperials 6, 26. Große Russ. Eisenbahn 162½. Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 104. Privatdiscont 7½ %.

Petersburg, 2. Mai, Nachmittags 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 55, 00. Weizen loco 11, 75. Roggen loco 7, 00. Hafer loco 5, 00. Hanf loco 37, 00. Leinsaat (9 Pud) loco 12, 75. — Wetter: Warm.

Königsberg, 2. Mai, Nachm. 2 Uhr. [Getreidemarkt.] Weizen still. Roggen unverändert, loco 121/122pfd. 2000 Pfd. Zollg. 142, 50, pr. Frühjahr 135, 00, pr. Mai-Juni 141, 25, pr. Sept.-Oct. —, —. — Gerste ruhig. — Hafer fest, inländischer loco per 2000 Pfd. Zollgew. 160, 00, per Frühjahr 152, 00. — Weiße Erbsen per 2000 Pfd. Zollgewicht 155, 50. — Spiritus pr. 100 Liter loco 100 pCt. 46, 25, per Frühjahr 46, 25, pr. August 49, 75. — Wetter: Prachtwetter.

Danzig, 2. Mai, Nachm. 2 Uhr. [Getreidemarkt.] Weizen unverändert, Umsatz 370 Tonnen, bunter pr. 2000 Pfd. Zollgew. 196, 00 bis 199, 00, hellbunter 206, 00, hochbunter und glasig 213, 00, per Mai 198, 00, per Juni-Juli 202, 00. — Roggen fest, 120pfd. loco pr. 2000 Pfd. Zollgewicht inländischer 145, 00 bis 146, 00, pr. Mai 142, 00, per Mai-Juni 145, 00. — Kleine Gerste per 2000 Pfd. Zollgew. 145, 00, große Gerste per 2000 Pfd. Zollgewicht 160, 00. — Weiße Kocherbsen per 2000 Pfd. Zollgewicht loco 175, 00. — Hafer per 2000 Pfd. Zollgewicht loco 180, 00. — Spiritus pr. 100 Liter 100% loco 43, 75. — Wetter: —.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Mai 2. 3.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	330''',01	331''',94	333''',02
Luftwärme	+ 5°,3	+ 4°,5	+ 2°,6
Dunstdruck	3''',20	2''',59	2''',25
Dunstsättigung	100 pCt.	87 pCt.	89 pCt.
Wind	W. 2	W. 2	W. 1
Wetter	bedeckt, Regen.	trübe.	heiter.
Wärme der Oder		7 Uhr Morgens	+ 8°,6.

Breslau, 3. Mai. [Wasserstand.] O.-P. 5 M. 36 Cm. U.-P. 1 M. 30 Cm.

Berliner Börse vom 2. Mai 1876.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,40 bz
do. do.	2 M.	3	168,55 bz
London 1 Lstr.	3 M.	2	20,31 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	80,95 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6½	260,80 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6½	265,00 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	169,50 bz
do. do.	2 M.	4½	168,30 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	104,50 bz
do. 4%ige	4	99,75 bz
Staats-Schuldscheine	3½	93,75 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	131,00 bz
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,20 bz
Pfandbr.: Berliner	4½	101,75 bzG
Pommersche	3½	84,40 G
Posensche neue	4	94,90 bzG
Schlesische	3½	— —
Rentenbriefe: Kur- u. Neumärk.	4	97,90 bz
Pommersche	4	97,50 B
Posensche	4	96,90 bz
Preussische	4	96,90 G
Westfäl. u. Rhein.	4	98,25 bz
Sächsische	4	98,60 bz
Schlesische	4	97,10 bz
Badische Präm.-Anl.	4	117,30 G
Baierische 4% Anleihe	4	119,40 bz
Cöln-Mind. Prämiensch	3½	109,90 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 252,50 bz
Badische 35 Fl.-Loose 134 bzG
Braunschw. Präm.-Anleihe 81 G
Oldenburger Loose 136 B

Ducaten 9,55 bz	Fremd. Bkn. 99,85 bz
Sover. 20,33 bz	einl. i. Leip. — —
Napoleons 16,17 bz	Oest. Bkn. 169,95 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 265,30 bz
Dollars — —	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,60 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	99 bzG
do. do.	5	100,20 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 bzG
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,10 G
Unkünd. do. (1872)	5	101,50 bz
do. rückzb. à 110	5	107,20 G
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B	5	— —
do. III. Em. do.	5	103,36 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	99,90 G
Hyp.-Anth. Nord.-G.C.B	5	100,75 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	105 bzG
do. do. II. Em.	5	101,75 bzG
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	108,90 bz
do. do. II. Em.	5	106 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	102,90 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	96 G
Meininger Präm.-Pfdb.	4	101,40 bz
Oest. Silberpfandbr.	5½	— —
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	87 G
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100 G
do. do.	4½	94,50 B
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102 G
do. do. 4½%	4½	98 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	— —

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente (1/1. 1/7. u. 1/4. 1/10.)	4 1/5	58,75-50b 1/4. [1/10. 58,75-50
do. Papierrente (1/2. 1/8. u. 1/5. 1/11.)	4 1/5	55,40-60b [bz 1/5. 1/11. 55,50-60b
do. 54er Präm.-Anl.	4	97,50 bB
do. Lott.-Anl. v. 60	5	100 bzG
do. Credit-Loose	—	297 bz
do. 64er Loose	—	258 bzG
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	176,50 bz
do. do. 1866	5	172,75 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	85,40 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	89 bzG
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	84,50 G
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	68,40 B
Amerik. rückz. p. 1881	6	104,40 B
do. do. 1885	6	101,40-50 etbB
do. 5% Anleihe	5	102,20 bz
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	70,50 bzG
Ital. Tabak-Oblig.	6	100 G
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	70,50 bzG
Rumänische Anleihe	8	95 bzB
Türkische Anleihe	5	11,50 bz
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	69 bz

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 38,90 bz
Türken-Loose 33 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	— —
do. III, v. St. 3½ g.	3½	84,90 G
do. do. VI.	4½	97 G
do. Hess. Nordbahn	5	103,25 bz
Berlin-Görlitz	5	102,50 B
do.	4½	92,25 bzG
do. Lit. C.	4½	— —
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	95,50 bz
do. do. E.	4½	95,50 bzG
do. do. F.	4½	95,50 bzG
do. do. G.	4½	— —
do. do. H.	4½	— —
do. do. J.	4½	— —
do. do. K.	4½	89,75 bzG
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	99,50 B
do. Lit. B.	4½	100 G
do. IV.	4	92,60 bzG
do. V.	4	90 bzB
Halle-Sorau-Guben	5	97 bzG
Hannover-Altenbeken	4½	95,50 bzG
Märkisch-Posener	5	102 G
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	97,20 G
do. do. II. Ser.	4	95 G
do. do. Obl. I. u. II.	4	97,50 G
do. do. III. Ser.	4	96,25 bz
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	86 B
do. C.	4	— —
do. D.	4	92,70 B
do. E.	3½	85,50 B
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	— —
do. H.	4½	101,20 bz
do. von 1869	5	103,75 G
do. von 1873	4	91 G
do. von 1874	4½	98 bz
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	4	— —
do. do.	5	104,25 bzB
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	76,40 bz
Ostpreuss. Südbahn	5	102 G
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	103,60 G
Schlesw. Eisenbahn	4½	99,80 B
Chemnitz-Komotau	5	32 bzG
Dux-Bodenbach	5	52 G
do. II. Emission	5	40,75 G
Prag-Dux	fr.	21,10 G
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	82,50 bz
do. do. neue	5	79 bzG
Kaschau-Oderberg	5	58,30 bz
Ung. Nordostbahn	5	53,20 bzG
Ung. Ostbahn	5	61,25 bz
Lemberg-Czernowitz	5	64,25 bzG
do. do. II.	5	65 bzG
do. do. III.	5	56,10 bz
Mährische Grenzbahn	5	63 G
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	17,60 G
do. II.	fr.	— —
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	66,80 bz
Oesterr.-Französische	3	316 G
do. do. II.	3	302,50 B
do. südl. Staatsbahn	3	235,75 bz
do. neue	3	235,40 bzG
do. Obligationen	5	77,10 bzG
Warschau-Wien II.	5	94,50 bzB
do. III.	5	90,50 bz
do. IV.	5	86,50 bz
do. V.	5	84 bz

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1874	1875	Zf.	
Aachen-Mastricht	1	—	4	22,30 bzG
Berg.-Märkische	3	—	4	81,50-50 bz
Berlin-Anhalt	8½	8	4	104,25 bz
Berlin-Dresden	5	—	5	27,75 bzG
Berlin-Görlitz	0	0	4	40,60 bz
Berlin-Hamburg	12½	10	4	170,50 G
Berl. Nordbahn	0	—	fr.	— —
Berl.-Potsd.-Magdb.	1½	3	4	78,75 bzG
Berlin-Stettin	9 11/12	—	4	121 bz
Böhm. Westbahn	5	5	5	73,75 bzG
Breslau-Freib.	7½	5⅔	4	79,75 bzG
Cöln-Minden	69/20	—	4	106,50-75 bz
do. Lit. B.	5	5	5	99 bzB
Cuxhaven. Eisenb.	8	8	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	8,25 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	8½	6	4	80,50-75 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	12 bzG
Hannover-Altenb.	0	—	4	15,50 bzG
Kaschau-Oderberg	5	—	5	45 bz
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	47,25 bz
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	177,25 bz
Märk.-Posener	0	0	4	20,40 bzG
Magdeb.-Halberst.	3	—	4	69,40 bz
Magdeb.-Leipzig	14	14	4	232,50 bzG
do. Lit. B.	4	4	4	95,60 bzG
Mainz-Ludwigsh.	6	6	4	99,50 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	98 bz
Oberschl. A.C.D.E.	12	10½	3½	140,25 bzG
do. B.	12	10½	3½	129 bzG
Oesterr.-Fr. St.-B.	8	6½	4	450,50-49 bz
Oest. Nordwestb.	5	5	5	218,50 G
Oest. Südb. (Lomb.)	1½	—	4	161-58 bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	26,50 bzG
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6½	4	104,50 bzG
Reichenberg-Pard.	4½	4½	4½	51,75 G
Rheinische	8	—	4	115 bzG
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	94 bzB
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	14,25 bz
Rumän. Eisenbahn	4	—	4	22,50-21 bz
Schweiz Westbahn	0	—	4	16,50 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,40 bz
Thüringer Lit. A.	7½	8½	4	118,10 bz
Warschau-Wien	10	—	4	193 bzG

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	4	—	5	83 bzG
Berliner Nordbahn	0	—	fr.	— —
Breslau-Warschau	0	0	5	26 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	21,25 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	34,75 bzB
Kohlfurt-Falkenb.	2½	—	5	41,75 bz
Märkisch-Posener	0	3½	5	65,50 bzG
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	60,25 bzG
do. Lit. C.	5	5	5	89,50 bzG
Ostpr. Südbahn	3½	5	5	72,75 bzG
Pomm. Centralb.	0	—	fr.	— —
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6½	5	108,25 bz
Rumänier	8	8	8	77 bz
Saal-Bahn	2½	0	5	26 bzG
Weimar-Gera	5	2½	5	24,10 G

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	5	0	4	conv. 24,50 G
Anglo Deutsche Bk.	0	3	4	55,50 G
Berl. Kassen-Ver.	19⅕	17,7	4	175 B
Berl. Handels-Ges.	7	5	4	85,50 bz
do. Prod.-u. Hdls.-B.	10½	8½	4	83,50 bzG
Braunschw. Bank.	7½	6⅔	4	93,10 bzG
Bresl. Disc.-Bank	4	2	4	62,40 bz
Bresl. Maklerbank	0	0	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	4	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	3½	4	4	66,25 G
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	2½	4	73 B
Danziger Priv.-Bk.	6	7	4	116,50 G
Darmst. Creditbk.	10	6	4	98,75 bz
Darmst. Zettelbk.	6½	5¼	4	93,25 G
Deutsche Bank	5	3	4	71,50 bz
do. Reichsbank	—	—	4½	155 bz
do. Hyp.-B. Berlin	7½	7½	4	92,80 G
Disc.-Comm.-Anth.	12	—	4	115 bz
Genossensch.-Bnk.	6	5½	4	96 G
do. junge	6	5½	4	93,50 bzG
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	13,60 bz
Goth. Grundcredb.	9	—	4	106 bzG
Hamb. Vereins.-B.	11 1/9	9 4/9	4	116,75 G
Hannov. Bank	6⅔	6 7/15	4	101,10 bzG
Königsb. Ver.-Bank	5⅔	5¼	4	79 B
Lndw.-B. Kwilecki	6⅔	—	4	64 B
Leipz. Cred.-Anst.	9½	7	4	118,90 bzB
Luxemburg. Bank	9	6½	4	99,10 bz
Magdeburger do.	5½	5½	4	105,50 B
Meininger do.	4	3	4	78,20 bzB
Moldauer Lds.-Bk.	3	—	4	25 G
Nordd. Bank	10	6¾	4	125,60 bz
Nordd. Grundcr.-B.	9½	9	4	102 bzB
Oberlausitzer Bk.	0	2	4	53 B
Oest. Cred.-Actien	6⅞	5	4	238,50-38 bz
Posner Prov.-Bank	6	2½	4	97,90 G
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	98,26 bzG
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	117,50 bz
Sächs. Bank	10½	10	4	119,10 bzG
Sächs. Cred.-Bank	5	5½	4	79,50 G
Schl. Bank-Verein	6	5	4	85 bzG
Schl. Vereinsbank	5	4½	4	86,50 bzG
Thüringer Bank	6	5	4	73 bzG
Weimar. Bank	5½	0	4	44,25 bzG
Wiener Unionsb.	5	28/7	4	95 G

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	—	fr.	88 G
Berl. Bankverein	4½	0	fr.	80,90 G
Berl. Lombard-B.	0	—	fr.	5,25 B
Berl. Prod-Makl.-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	—	fr.	41,75 G
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
do. Hand. u. Entrep.	0	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos	8	—	fr.	96,60 G
Deutsche Unionsb.	3	6	fr.	76,10 bzG
Hannov. Disc.-Bk.	0	8⅕	fr.	87,25 G
Hessische Bank	0	—	fr.	55 G
Ndrschl. Cassenv.	0	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank	6	—	fr.	65,50 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	0	—	fr.	50 G
Pr. Wechsler-Bnk.	0	—	fr.	— —
Schl. Centralbank	2	—	fr.	— —
Ver.-Bk. Quistorp	0	—	fr.	6,25 bz

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	7½	—	fr.	115 B
D. Eisenbahnb.-G.	0	0	4	13,50 bzG
do. Reichs-u. Co.-E.	4	—	4	69,10 G
Märk. Sch. Masch. G.	0	—	4	15,90 bzG
Nordd. Gummifab.	5½	5	4	52,50 G
do. Papierfabr.	4	—	4	11 bzB
Westend, Com.-G.	0	—	fr.	4,25 etbzG
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	16⅗	18	4	126,50 bzG
Schles. Feuervers.	17	20	4	620 B
Donnersmarkhütte	4	—	4	18 G
Dortm. Union	0	—	4	7 bz
Königs- u. Laurah.	10	—	4	56,75 bz
Lauchhammer	0	—	4	18 B
Marienhütte	7½	—	4	63,50 B
Moritzhütte	0	—	4	30 B
OSchl. Eisenwerke	1	—	4	3,75 G
Redenhütte	0	—	4	2,90 B
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	10,25 G
Schl. Zinkh.-Actien	7	—	4	80 bzG
do. St.-Pr.-Act.	7	—	4½	88 bzG
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4	40 bzB
Vorwärtshütte	1	—	4	16 B
Baltischer Lloyd	0	0	4	39,50 B
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	6⅔	6⅔	4	48 B
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49,75 G
Erdm. Spinnerei	4	—	4	21,80 bzG
Görlitz. Eisenb.-B.	2½	—	4	41 B
Hoffm's Wag. Fabr.	0	—	4	13,50 bzG
O.-Schl. Eisenb.-B.	2	0	4	28,25 G
Schl. Leinenind.	7½	—	4	83 bzG
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	—	fr.	— —
do. Porzellan	0	—	4	— —
Schl. Tuchfabrik	0	—	4	— —
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr	2,75 B [84G conv
Schl. Wellw.-Fabr.	0	—	4	30 G
Wilhelmshütte MA.	4	—	4	— —

Berlin, 2. Mai. Auch die heutige Börse trug eine ziemlich freundliche Physiognomie; die Coursbewegung machte zwar nur geringfügige Fortschritte, dies entsprang aber nur dem Umstande, daß sich noch in der ersten Börsenstunde die Stimmung in Folge von Realisationen abschwächte und die Course in weichende Richtung gedrängt wurden. Gegen den Schluß der Börse befestigte sich die Haltung zwar wieder etwas, es war trotzdem nicht möglich, das Eröffnungsniveau zurück zu gewinnen. Die Depeschen aus Wien gaben der günstigen Tendenz hier eine Stütze und die Periode der Ermattung gewann überhaupt nur eine so untergeordnete Bedeutung, daß der Gesammtcharakter der Börse fest genannt werden kann. Von den internationalen Speculationspapieren traten österr. Creditactien vorzugsweise in Verkehr. Dieselben bewegten sich in guter Festigkeit, büßten im Laufe des Geschäftes indessen doch 3 M. an der Anfangsnotiz ein. Oesterr. Staatsbahn hielt sich unter geringfügigen Schwankungen im gestrigen Niveau. Lombarden waren matter, schließen jedoch nur 3 M. unter gestriger Notiz. Oesterr. Nebenbahnen hatten sich einer sehr freundlichen Aufnahme zu erfreuen, besonders waren Galizier, österreichische Nordwestbahn, Rudolfbahn und Kaschau-Oderberger beliebt. Von den localen Speculationspapieren unterlagen Disconto-Commandit-Antheile einem nicht ganz belanglosen Coursdruck. Disconto-Commandit 115, ultimo 117¼—114—114¾, Dortmunder Union 7, Laurahütte 56¾, ultimo 57¼—56¼—½. Auswärtige Staatsanleihen trugen eine feste Physiognomie. Oesterr. Renten und 1860er Loose gingen zu steigenden Coursen auch ziemlich lebhaft um, Italiener und Türken zwar ruhiger, aber doch gut zu lassen. Für Amerikaner reichliche Nachfrage. Russische Prämien-Anleihen sehr gestiegen, auch Pfd.-Sterl.-Anleihen sämmtlich höher. Bahnen hatten sich gleichfalls gebessert. Preußische Fonds ruhig und meist unverändert, andere deutsche Staatspapiere ebenfalls sehr still. Köln-Mindener Loosantheile reger und wiederum höher. Eisenbahn-Prioritäten durchweg sehr fest. Von einheimischen Devisen waren 5proc. Halle-Sorau (dieselben zogen 4 pCt. an) und Hannover-Altenbeken sehr bevorzugt. Oesterreichische Prioritäten gut behauptet, Kaschau-Oderberg und Lombardische steigend, russische Prioritäten im Allgemeinen eher vernachlässigt. Auf dem Eisenbahnactienmarkte hatte der Verkehr einige Lebhaftigkeit entwickelt, aber auch hier machten Gewinnrealisationen ihren Einfluß geltend. Rumänen beliebt, Nahebahn und Lüttich-Limburger gut behauptet, Weimar-Gera fest. Von Stammprioritätsactien zeichneten sich Ostpreußische Südbahn, Halle-Sorau-Gubener, Görlitzer und Märkisch-Posener durch Festigkeit und regen Verkehr aus. Bankactien unbelebt, im Allgemeinen aber fest. Berliner Bank (junge) zogen etwas an. Provinzial-Gewerbebank zu steigender Notiz sehr begehrt. Deutsche Bank wurde ziemlich rege umgesetzt. Dessauische Landesbank steigend. Hübner höher, auch Mecklenburger Hypotheken besser. Spritbank Wrede belebt. Sächsische Bank trat in größeren Verkehr. Industriepapiere in sehr geringem Verkehr. Viehhof behauptet, Große Pferdebahn zogen nach beendeter Abstempelung um 1½% im Course an, Berliner Holzcomptoir wiederum besser, Metropole und Centralfactorei zogen an, Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft steigend. Norddeutscher Eisenbahnbed. lebhaft und in guter Frage. Leopoldshall wurde zu erhöhter Notiz rege umgesetzt. Aachen-Höngen anziehend, Arenberger, Aplerbecker, Massener und Phönix B. höher, Gelsenkirchen schwach, Tarnowitzer niedriger. Wechsel fast ganz unverändert. — Um 2½ Uhr: Matt. Credit 237, Lombarden 156, Franzosen 449, Reichsbank 154½, Disconto-Commandit 114, Dortmunder Union 7, Laurahütte 57, Köln-Mindener 101¼, Rheinische 115¼, Bergische 82½, Rumänen 21¾, 1860er Loose 100.

Berlin, 2. Mai. [Productenbericht.] Der Terminhandel in Roggen war heute wenig belebt, auch haben sich die Preise kaum verändert, indessen ließ die Haltung doch etwas mehr Festigkeit erkennen. Loco ist das Geschäft mäßig belebt; die Kauflust scheint an Ausdehnung zu gewinnen. — Roggenmehl etwas fester. — Weizen ist ziemlich lebhaft und zu anziehenden Preisen umgesetzt worden, trotz schlechter Aufnahme der Kündigungen. — Hafer loco in beschränktem Verkehr. Termin wenig verändert, eher matt. — Rüböl besserte sich neuerdings etwas im Werthe. Die Kündigungen finden ziemlich gute Aufnahme. — Spiritus höher. Verkäufer hielten sehr zurück, Deckungen wurden andererseits emsiger betrieben.

Weizen loco 180—225 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, pr. April-Mai 199—200½—200 M. bez., pr. Mai-Juni 203—4—3½ M. bez., pr. Juni-Juli 207—207½ M. bez., pr. Juli-August — M. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 209—210—209½ M. bez. Gekündigt 69,000 Ctr. Kündigungspreis 200 M. — Roggen loco 145—165 M. nach Qualität gefordert, schwimmend russischer 147—151 M. bez., poln. 151½—152½ M. bez., inländ. 160—164 Mk. ab Bahn bez., defect 130—135 M. bez., pr. Frühjahr 147½—46—47½ Mark bez., pr. Mai-Juni 145½—46—45½ M. bez., pr. Juni-Juli 145—46—45½ M. bez., per Juli-August 146—46½ M. bez., pr. September-October 149—49½—49 Mk. bez. Gekündigt 1000 Centner. Kündigungspreis 147½ Mk. — Gerste loco 141 bis 180 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loco 150 bis 190 M. nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 160—181 M., russischer 150—181 M., pommerscher und mecklenburgischer 185—187 Mark, böhmischer — Mark, schwedischer 184—187 M. ab Bahn bez., pr. Frühjahr 165—65½—64½ M. bez., pr. Mai-Juni 163—62½ M. bez., pr. Juni-Juli 162½ M. bez., pr. Juli-Aug. 158 M. bez., pr. Sept.-Oct. 155 M. B., 154 M. G. Gek. 1000 Ctnr. Kündigungspreis 165 M. — Erbsen, Kochwaare 178—210 M., Futterwaare 172—170 M. — Weizenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 27,50—26,50 M. bez., Nr. 00: — Mark bez., Nr. 0 und 1: 25,50—24,00 M. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack: Nr. 0: 23,50—22,00 M., Nr. 0 und 1: 21,25—19,75 Mark bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. incl. Sack Nr. 0 und 1: April-Mai 20,50—65 M. bez., pr. Mai-Juni 20,50—60 M. bez., pr. Juni-Juli 20,80—20,85 M. bez., pr. Juli-August 20,95 Mark bez., pr. August-September — M. bez., pr. Septbr.-October 21,05 M. bez. Gekündigt 7000 Ctnr. Kündigungspreis 20,55 M. — Rüböl per 100 Kilo loco ohne Faß 61,05 M. bez., pr. April-Mai 61,5—62,3 Mark bez., pr. Mai-Juni — M., pr. Juni-Juli — M. bez., pr. Juli-August — M. bez., pr. Septbr.-October 62,7—63 M. bez. Gekündigt 4900 Ctnr. — Kündigungspreis 62 M. — Leinöl loco — M. Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 27 M. ab Bahn bez., pr. April-Mai 24,2 nom. M., pr. September-October 25,3 M. B., pr. April — bez. — Gekündigt — Ctr. — Kündigungspreis — M. bez.

Spiritus loco „ohne Faß" per 10,000 pCt. 45,2 M. bez., „mit Faß" pr. April-Mai 45,2—6—5 M. bez., pr. Mai-Juni 45,2—45,6—45,5 M. bez., pr. Juni-Juli 46—46,1—46 M. bez., pr. Juli-August 48—47,3—2 M. bez., pr. August-September 48,1—48,3—2 M. bez., pr. September-October 48,6—7—6 M. bez., per April — bez. Gek. 320,000 Liter. Kündigungspreis 45,4 M.

Breslau, 3. Mai, 9½ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte war ruhig, bei mäßigen Zufuhren und unveränderten Preisen.

Weizen, höhere Forderungen erschwerten den Umsatz, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 16,50 bis 18,80—20,60 Mark, gelber 16,20—18,20 bis 19,40 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 13,80 bis 14,80 bis 16,50 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste schwache Kauflust, per 100 Kilogr. 13,00—15,00—16,00 Mark, weiße 16,50—17,20 Mark.

Hafer in matter Haltung, per 100 Kilogr. 17,60 bis 18,70 bis 19,60 Mark, feinster über Notiz.

Mais gut verkäuflich, per 100 Kilogr. 11,50—12,30 Mark.

Erbsen gut preishaltend, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen wenig verändert, per 100 Kilogr. 14,80—15,80—16,50 Mark.

Lupinen bessere Qualitäten mehr beachtet, per 100 Kilogr. gelbe 9,20 bis 11,10 Mark, blaue 9,40—11,30 Mark.

Wicken in sehr gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 16,80—17,80 bis 18,80 Mark.

Oelsaaten in matter Haltung.

Schlaglein matter.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	27	75	26	75	24	75
Winterrübsen	26	75	25	75	23	75
Sommerrübsen	28	—	27	—	26	—
Leindotter	26	—	25	—	24	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 7,30—7,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 9,20—9,70 Mark.

Kleesamen nominell, rother pr. 50 Kilogr. 53—60—62—68 Mark, — weißer pr. 50 Kilogr. 75—80—83—87 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee nominell, pr. 50 Kilogr. 36—39—42 Mark.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.